DIE VERWENDUNG VON MINEN IN MEERENGEN.

EINE LITERATURGESCHICHTLICHE STUDIE.

INAUGURAL-DISSERTATION

VERFASST UND DER

HOHEN RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT

DER

KGL. BAYER. JULIUS-MAXIMILIANS-UNIVERSITÄT WÜRZBURG

ZUR ERLANGUNG DER

STAATSWISSENSCHAFTLICHEN DOKTORWÜRDE

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

VORGELEGT VON

OTTO G. MARTIN

AUS

URACH (WÜRTTEMBERG).

WÜRZBURG
BUCHDRUCKEREI FRANZ STAUDENRAUS
1914.

Referent:
Geheimer Hofrat Prof. Dr. Meurer.

Inhalt.

Seite

Einleitung 7

§ 1. Die Haager Verhandlungen 10

§ 2. Die Stellung der Wissenschaft 21

§ 3. I. Die Verhandlungen in der Interparlamentarischen Union 35

II. Die Verhandlungen des Instituts für internationales Recht 36

Schluss 57

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549815_0130

Literatur.

Actes et Documents. Deuxième Conférence internationale de la paix. La Haye 1908.

Annuaire de l'Institut de Droit international XXI., XXII., XXIII., XXIV. und XXV. vom Jahre 1906, 1808, 1910, u. 1912.

Berg, Die Seeminen im Krieg, Würzburger Dissertation 1910.

Lémonon, La seconde Conférence de la Paix et ses resultats juridiques. Paris 1908. Im journal du droit international privé Nr. I/II.

v. Liszt, Lehrbuch des Völkerrechts, 9. Aufl. Berlin 1913.

v. Martitz, Referat, erstattet in der Session der International Law Association zu Berlin 1906. Report.

Meurer, Die Haager Friedenskonferenz. München 1905|07.

Nippold, Die zweite Haager Friedenskonferenz, II. Teil, das Kriegsrecht, Leipzig 1911.

Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, Berlin 1906.

Rocholl, Die Frage der Minen im Seekrieg, aus den Arbeiten des Marburger juristischen Seminars 1910.

Schücking, Die Verwendung von Minen im Seekrieg, in Niemeyer's Zeitschrift für internationales Privat- und öffentliches Recht, Bd. 16, Heft 4—6.

— Das Küstenmeer im internationalen Recht 1897.

— Die Minensperre der Dardanellen und ihre Rechtsfolgen in „das Recht, Rundschau für den deutschen Juristenstand", Nr. 10 v. 25. Mai 1912.

Thaler, Die Haftungsfrage im Seeminenrecht. Dissertation Würzburg 1913.

Weissbuch, Über die Ergebnisse der 2. Haager Friedenskonferenz Drucksachen des Reichstages Nr. 527, 1907 (abgedruckt in Niemeyer's Zeitschrift Bd. 17, S. 389 ff.)

Wetzstein, Die Seeminenfrage im Völkerrecht und das Haager Abkommen über die Legung unterseeischer, selbsttätiger Kontaktminen im Jahre 1907. Dissertation Leipzig 1909.

Einleitung.

Die Frage der Verwendung von Minen in Meerengen ist im Hinblick auf die politischen Ereignisse der jüngsten Zeit in den Vordergrund völkerrechtlicher Diskussion getreten. Die gegensätzliche Stellung, die gleichermassen Theorie und Praxis in ihren Vorschlägen zur einheitlichen Regelung dieser Frage einnehmen, lässt die Schwierigkeit dieser Materie erkennen. Von aktueller Bedeutung ist die Frage namentlich im Verlauf des italienisch-türkischen Krieges geworden, als die italienische Flotte den Dardanelleneingang durch die Operationen ihrer Torpedoflottille bedrohte. Als Retorsionsmassregel wurde von seiten der Türkei die Sperrung der Meerenge durch Auslegen von Minen beschlossen. Ende März 1912 brachte die Tagespresse die Nachricht, dass Ingenieure der Hamburger Carbonitgesellschaft in den Dardanellen Kontaktminen gelegt hätten. Diese sollten als Sperrminen gegen einen beabsichtigten italienischen Angriff wirken, bildeten aber natürlich gleichzeitig eine Sperre für den Verkehr der Handelsschiffe aus dem Ägäischen und Schwarzen Meer, wodurch namentlich der russische Getreidehandel stark in Mitleidenschaft gezogen wurde. Die Sperre wurde im weiteren Verlauf des Krieges eine absolute;

wir werden über die Frage, ob sie in der Art und Weise ihrer Durchführung berechtigt war, später noch zu sprechen haben.

Von den besonderen Schwierigkeiten, welche die Meerengenfrage hinsichtlich der Verwendung von Seeminen bietet, sagt Schücking in einem Artikel im „Recht“:[1])

> „Die Dinge liegen in Bezug auf die Meerengen nämlich besonders schwierig. Konkurriert hier doch das Verteidigungs- und Schutzbedürfnis der Kriegführenden bezw. Neutralen mit dem Rechtssatz, dass Meerengen die zwei freie Meere verbinden, niemals geschlossen werden dürfen (vgl. Artikel 10 der Regeln des Instituts für internationales Recht vom Jahre 1894). Abgesehen davon gibt es für die wichtigsten Meerengen des internationalen Schiffahrtsverkehrs gewisse Spezialverträge, die auf politischen Erwägungen beruhen“.

Zunächst erscheint es zum besseren Verständnis geboten, kurz den Begriff Meerenge klarzulegen und auf die verschiedenen Arten von Seeminen hinzuweisen, welche für das Legen in Meerengen in Betracht kommen.

Unter Meerengen, auch Meeresstrassen genannt, versteht man mehr oder weniger schmale von der Natur gebildete Meeresteile, die zwei Meere miteinander verbinden. Es sind also natürliche Meeresteile im Gegensatz zu den Kanälen, welche von Menschenhand künstlich angelegt sind.

Die Seeminen zerfallen in zwei Hauptgruppen. Man unterscheidet unabhängige oder automatische Kontaktminen, und abhängige Minen. Die letzteren werden auch bezeichnet als Minen mit elektrischem Kommando oder Beobachtungsminen, weil sie durch Leitungsdraht mit dem Ufer oder einem als Be-

[1]) „Das Recht“, Rundschau für den Deutschen Juristenstand Nr. 10 v. 25. Mai 1912. S. 298—299.

obachtungsstation dienendem Schiffe in Verbindung stehen und nicht ohne weiteres bei Berührung mit einem Schiffskörper, sondern erst nach Einschaltung von elektrischer Energie zur Entzündung gebracht werden. Solche Beobachtungsminen sind immer verankert. Anders die unabhängigen oder automatischen Kontaktminen, von welchen allein das VIII. Abkommen der II. Haager Friedenskonferenz vom 18. Oktober 1907 handelt. Diese zerfallen in verankerte Minen und in unverankerte oder Streuminen. (Mines flottantes). Die noch nach Jahren sich zeigende gefährliche Wirkung der letzteren war es hauptsächlich, welche nach dem russisch-japanischen Krieg den Anlass zu dem sog. Minenabkommen der II. Haager Friedenskonferenz gegeben hat.[1])

[1]) Vergl. Nippold, S. 96.

§ 1.

Die Haager Verhandlungen.

Vorausgeschickt sei, dass allgemeine positive Regeln oder auch nur eine solche Regel über das Legen von Minen in Meerengen von der II. Haager Friedenskonferenz nicht beschlossen wurden. Die Verständigung scheiterte vor allem an den gegensätzlichen Interessen der Kontinental- und Seemächte, und an der Schwierigkeit, dass die bereits geschlossenen Spezialverträge, neben dem zu beschliessenden Generalabkommen für alle Meerengen ein sehr inkonsequentes und nicht minder gefährliches Sonderregime für einen Teil derselben gebildet hätten, ein Umstand, der namentlich die Türkei zu entschiedenem Protest veranlasste.[1]) Das ganze Rechtsgebiet dieser wichtigen Frage bleibt daher nach wie vor der völkerrechtlichen Theorie, also wissenschaftlicher Spekulation und Hypothese überlassen.[2])

Nach diesen einleitenden Worten wenden wir uns dem Verlauf der II. Haager Verhandlungen im einzelnen zu und werden dann ihr Ergebnis kritisch zu sichten haben.

Die Frage der Minen in Meerengen ist 1907 im Haag in der I. Subkommission der III. Kommission, im Prüfungsausschuss und in der III. Kommission selbst behandelt worden. Die Verhandlungen ergaben in ihren Einzelheiten folgendes Bild: Veranlassung zu der Beschäftigung mit der Meerengenfrage gab

[1]) Actes et documents III. 407.

[2]) Bezüglich des äusseren Verlaufes der Haager Verhandlungen über die Minenfrage überhaupt, sei auf Nippold S. 91—96 verwiesen.

die Diskussion über die örtliche Beschränkung der Minenlegung überhaupt. Primär handelte es sich um die Frage, ob das Legen von Seeminen, besonders von unverankerten schlechthin ohne Einschränkung überall zuzulassen sei, oder ob nicht im Interesse der Meeresfreiheit (Freiheit zugunsten der Handelsschiffahrt) gewisse örtliche Einschränkungen gemacht werden müssten. England war im Interesse seines Handels und seiner Kriegsmarine für die örtliche Beschränkung, Deutschland dagegen. Die örtliche Beschränkung sollte sich im grossen und ganzen auf die Küstengewässer (auch Territorialgewässer genannt) erstrecken. Artikel 2—5 des Komitee-Entwurfs (Entwurf des Prüfungsausschusses) sahen jene örtliche Beschränkung vor.[1]) Diese Artikel 2—5 wurden jedoch mit einer kleinen Ausnahme, dem Artikel 2 des VIII. Abkommens vom 8. Oktober 1907, abgelehnt.[2])

Der erste Vorschlag zur Festsetzung einer Bestimmung über die Verwendung von Minen in Meerengen ging von Holland aus. Roell, der Vertreter der Niederlande, beantragte dem Artikel 4 folgenden Absatz 3 anzufügen:

> Art. 4 Abs. 3. Keinesfalls können die Meerengen, welche zwei Meere verbinden, gesperrt werden."[3])

Die spätere Fassung des holländischen Antrags im Prüfungsausschuss lautete:

> „In keinem Falle kann die Verbindung zwischen freien Meeren gänzlich geschlossen werden; aber die Durchfahrt soll nur unter den Bedingungen erlaubt sein, welche durch die zuständigen Behörden vorgeschrieben werden." [4])

Nach einer von Roell für Holland in der Sub-

[1]) III, 427.
[2]) III, 394; III, 441—443; III, 435; III, 450.
[3]) III, 662; Anlage 12 Art. 4, Abs. 3 siehe auch III, 523.
[4]) III, 406.

kommission[1]) abgegebenen Erklärung hatte dieser Antrag nur den Zweck, den Neutralen das Recht der Durchfahrt für solche Meerengen zu sichern, die zwei freie Meere verbinden.[2]) Der holländische Vorschlag hatte nämlich in erster Linie die Regelung der Minenlegung durch die Neutralen im Auge, und Holland als eine in künftigen Seekriegen voraussichtlich neutrale Macht wollte mit seinem Vorschlag zugunsten der Neutralen verhindern, dass die Verbindung zwischen zwei offenen Meeren völlig unterbrochen werden dürfe unter Verletzung des Grundsatzes der Meeresfreiheit.[3]) Roell erinnerte daran, dass abgesehen von den Fällen, bei welchen die Sachlage durch besondere Verträge geregelt sei, niemand die Verpflichtung bestreiten werde, eine Durchfahrt durch solche Meerengen offen zu halten, die zwei freie Meere verbinden. Es sei aber wichtig, diesen Grundsatz noch durch eine Vertragsstipulation zu fixieren. Dagegen könne natürlich der Uferstaat die näheren Durchfahrtsbestimmungen und -Bedingungen festsetzen, wie beispielsweise durch die Beigabe eines Lotsen für die passierenden Schiffe. Damit glaubte Holland den militärischen Interessen der neutralen (und kriegführenden) Uferstaaten genügende Berücksichtigung gewährt zu haben.[4])

Bei den Beratungen im Prüfungsausschuss wurde dann angesichts der bereits vorliegenden völkerrechtlichen Spezialverträge dem holländischen Vorschlag noch ein zweiter Absatz beigefügt:

[1]) Nicht im Prüfungsausschuss wie Berg S. 47 sagt, die Subkommission übertrug die Behandlung der Minenfrage ja erst an den Prüfungsausschuss, im Prüfungsausschuss wurden aber keine Protokolle geführt, vgl. Nippold, S. 92.

[2]) III, 406.

[3]) III, 406.

[4]) Vergl. Berg, S. 47.

„Diese Bestimmungen lassen die durch die bestehenden Verträge aufgestellten Regeln vollständig unberührt, ebenso wie die Rechte der territorialen Souveränität." [1])

Dieser Vorbehalt, der selbstverständlich dann umsomehr Geltung beanspruchen müsste, „wenn derselbe Staat an beiden Seiten der Enge liegt," [2]) wurde auf eine Einwendung Japans angefügt. Tsudzuki hatte schon in der Unterkommission für Japan geltend gemacht, dass der holländische Vorschlag vielleicht für die geographische Lage der kontinentalen Staaten zweckmässig sei, das insulare Japan hingegen könne einer derartigen Bestimmung wegen der Küstengliederung seines Landes mit ihren zahlreichen Inseln, Inselchen und Buchten nicht beitreten. Japan habe eben viele Meerengen, die zweifellos territorial seien (indem „derselbe Staat an beiden Seiten der Enge liegt",) und welche trotzdem zu den Meerengen gerechnet werden, auf welche sich der holländische Vorschlag beziehe. [3])

Ausserdem wollte man „natürlich, wenn man von Meerengen, die freie Meere verbinden, sprach, alle Innenmeere eines Staates ausschliessen". [4])

Wie Rocholl sehr gut zusammenfasst, schlugen also die Niederlande:

„Das Verbot des Sperrens einer zwei freie Meere verbindenden Meerenge vor, behielten dem Uferstaat Reglementierung der Durchfahrt der Schiffe vor, nahmen dabei Binnenmeere und Vertragsmeerengen aus. Die territoriale Souveränität sollte nicht berührt werden, besonders wenn derselbe Staat an beiden Seiten der Enge liegt . . . . ." [5])

---

[1]) III, 406.
[2]) Rocholl, S. 131.
[3]) III, 531.
[4]) III, 406 Abs. 3.
[5]) Rocholl, S. 130—31.

Trotz aller dieser Klauseln und Kautelen fand aber doch der holländische Vorschlag keinen rechten Anklang. So war Japan nach der Erklärung Tsudzuki's in der Unterkommission nur dann für diese Bestimmung, wenn sie ausschliesslich die Neutralen treffen sollte,[1]) später im Prüfungsausschuss allerdings auch schon dann, wenn sie die Neutralen wenigstens ebenfalls treffen sollte.[2]) Schimamura fügte aber damals gleichzeitig hinzu, dass es höchst unwahrscheinlich sein würde, dass die japanischen Meerengen jemals durch Minen vollständig für die neutrale Schifffahrt gesperrt werden.[3])

In jedem Falle aber wäre Japan, laut Erklärung Schimamuras im Prüfungsausschuss bereit gewesen, folgende Bestimmung anzuerkennen:

> „Es ist wünschenswert, dass die Verbindung zwischen zwei freien Meeren nicht vollständig durch selbsttätige Kontaktminen gesperrt wird. Gleichwohl kann die Durchfahrt von Bedingungen abhängig gemacht werden, die von den dazu kompetenten Autoritäten (nicht wie Berg übersetzt „Staaten“[4]) aufgestellt werden.“[5])

Selbst dieser sehr vorsichtig gehaltene japanische Vorschlag fand indessen im Prüfungsausschuss nur eine allgemeine Ablehnung, man wollte eben überhaupt keine Bindung. Die Stellungnahme war im einzelnen die folgende[6]):

1. Sperry äusserte im Namen der Delegation der Vereinigten Staaten von Nordamerika Be-

---

[1]) III, 532, auch III 406.
[2]) III, 407 oben.
[3]) III, 407.
[4]) Berg, S. 48.
[5]) III, 407.
[6]) Vergl. für das folgende III, 407.

denken im Hinblick auf die Küstengliederung der Philippinen; zudem überschreite die Materie die Grenzen seiner Instruktionen.

2. Turkhan Pascha war im Namen der Türkei dagegen, wegen der Ausnahmestellung, welche die Türkei durch die geltenden Verträge über die Dardanellen und den Bosporus behaupten müsse, da diese Meerengen integrierende Bestandteile des Ottomanischen Reichsgebietes seien. Eine Verpflichtung, welche auf Beschränkung der Verteidigungsmittel hinsichtlich dieser Meerengen für den Kriegs- oder Neutralitätsfall hinzielten, könne die Türkei in keiner Weise annehmen.

Aus Anlass der Vorbehalte unter 1. und 2. entstanden juristische Bedenken und Zweifel über den rechtlichen Inhalt, die Tragweite der aufgestellten Formel. Man wusste nicht, welche Meerengen unter den Begriff „zwei freie Meere verbindend" in praxi zu verstehen seien; ferner, in welchem Umfang die Rechte der teritorrialen Souveränität, der Gebietshoheit über die Küstengewässer, die Anwendung des aufgestellten Prinzips ausschliessen sollten.

3. Die deutsche und die spanische Delegation erklärten ohne Instruktion über den Gegenstand des vorgeschlagenen Artikels zu sein.

4. Behr bekämpfte für Russland die vorgeschlagene Bestimmung, indem er geltend machte, die Verhältnisse der Meerengen, deren Regime (Verwaltungsordnung) in Spezialverträgen festgelegt sei, die auf politischen Erwägungen beruhen, könnten hier doch nicht erörtert werden. Die vorgeschlagene Bestimmung bezwecke aber in einer gewissen Beziehung ein Generalregime

für alle Meerengen. Es sei aber sehr inkonsequent und äusserst gefährlich, ein solches Sonderregime für einen Teil der Meerengen zu schaffen und die anderen davon auszunehmen. Die Verschiedenheit des Regimes, welche daraus ebensowohl für die Neutralen, als auch für die Kriegführenden entstehen würde,[1]) müsste unvermeidlich eine neue Konfliktsquelle für die Beteiligten sein. Endlich gehöre die Regelung dieser Frage überhaupt nicht zur Kompetenz der Konferenz.

In eine Kritik über die Darlegungen einzutreten, erscheint an dieser Stelle nicht zweckmässig. Wir kommen später darauf zurück. Es genügt hier festzustellen, dass man im Prüfungsausschuss, so wie es die russischen und die anderen Vorbehalte und Erklärungen bezweckten, einstimmig beschloss, für die Minenverwendung in Meerengen einstweilen keine Normen aufzustellen. „Unzweideutig" wurde festgestellt, dass durch die Stipulationen des zu treffenden Abkommens keinerlei Veränderung in der gegenwärtigen Rechtslage der Meerengen eintreten solle, die letztere vielmehr von den Bestimmungen über die Verwendung von Minen vollständig unberührt bleibe.[2])

Das Ergebnis im Prüfungsausschuss gab dem holländischen Vertreter Roell in der Kommission Veranlassung, darauf aufmerksam zu machen, dass man unter diesen Umständen zu der Ansicht kommen könne, dass Kriegführende und Neutrale das Recht hätten, in den Meerengen alle Arten von verankerten und nicht verankerten Minen ohne jegliche Hinderung

[1]) Unrichtig bei Rocholl S. 132.

[2]) III, 407—08.

zu legen (also auch solche, die den beabsichtigten technischen Bestimmungen nicht entsprechen.[1]) Obwohl Roell zu dieser Meinung den scheinbar „unzweideutigen" (nettement) Wortlaut des Streit'schen Prüfungsausschussberichts an die Kommission für sich hatte, so machte er doch damit nur eine falsche Schlussfolgerung. Denn, wenn der Bericht sagte, dass durch die Stipulationen des zu treffenden Abkommens keinerlei Veränderung in der gegenwärtigen Rechtslage der Meerengen eintreten sollte, so bezog sich diese Feststellung ausschliesslich doch auf die Frage der örtlichen Begrenzung. Die Meerengen wurden ja gerade im Anschluss an die Frage der örtlichen Begrenzung behandelt. Auch war nichts weiter vorgeschlagen, als das Verbot der vollständigen Sperre von Meerengen durch Minen. Indem man eine solche Bindung ablehnte, und folgerichtig die unveränderte gegenwärtige Rechtslage (des Rechts des örtlich unbeschränkten Minenlegens) betonte, dachte man mit keinem Gedanken an eine Abänderung der Bedingung der technischen Erfordernisse des Artikel 1. Denn, wenn schlechthin, d. h. durch allgemeine Vorschriften der Konvention Bestimmungen über die Beschaffenheit der Minen proklamiert werden, dann müssen selbstverständlich auch die Minen, die zur Verwendung in Meerengen gelangen, diesen Bestimmungen in ihrer technischen Konstruktion angepasst sein.[2])

Immerhin waren Roells Ausführungen insofern von Wert, als sie die Möglichkeit eventueller Zweifel erkennen liessen, denn nicht das Ausgesprochene, sondern das Unausgesprochene gibt Anlass zu späteren Meinungsverschiedenheiten und Kontroversen.

[1]) III, 439—40.

[2]) Unrichtig bei Berg, S. 48 unten vorletzter Absatz.

Eine Undeutlichkeit war zweifellos da und diese Undeutlichkeit bedeutete eine gewisse Rechtsunsicherheit.

Zur Verhütung dieses Missstandes schlug Tscharykow der Kommission vor, entweder einen neuen aufklärenden Artikel aufzustellen oder aber, weil dies leichter zu bewirken sei, noch besser den Passus des Berichts entsprechend zu modifizieren.[1])

Es wurde beschlossen, den letzteren Ausweg zu wählen und der Berichterstatter Streit wurde beauftragt, den auf die Verwendung von Minen in Meerengen bezüglichen Teil seines Berichts zusammen mit Tscharykow, Turkhan Pascha und Roell entsprechend zu ändern.[2])

Die projektierte Fassung eines Berichts an die Konferenz, welche Streit in der 7. Sitzung der III. Kommission vorlegte, war folgende:

> „Der Prüfungsausschuss beschloss einstimmig, von einer Bestimmung hinsichtlich der Meerengen abzusehen, sie sollen ausserhalb jeder Diskussion auf der Konferenz bleiben. Man stellte ausdrücklich fest, dass durch die Bestimmungen, die durch das gegenwärtige Abkommen zu treffen seien, an der gegenwärtigen Rechtslage der Meerengen nichts geändert werden soll. Gleichwohl wurde es, soweit die erwähnten Bestimmungen nicht entgegenstehen, als selbstverständlich betrachtet, dass die technischen Bedingungen allgemeine Anwendung zu finden haben."[3])

Diese Fassung wurde dann von der Kommission gut geheissen und angenommen,[4]) und begegnet uns auch in dem Streit'schen Bericht an die Konferenz.[5])

[1]) III, 440.
[2]) III, 440—41.
[3]) III, 446; 458—59.
[4]) III, 447.
[5]) I, 292—93.

Was ist hier vor allem aus dem geschilderten Verhalten der Konferenz zu folgern? Berg sagt:

„Diese Stelle des Berichts hat demgemäss für die Rechtslage der Meerengen materiell die gleiche Bedeutung, als ob sie als ein Artikel des Abkommens aufgestellt worden wäre." [1])

Diese Annahme ist m. E. nicht richtig. Es gibt nichts, was zu der Schlussfolgerung berechtigen würde, einen Passus des Kommissionsberichts an die Konferenz einem Artikel des vollendeten Abkommens gleichzustellen. Dass durch die Bestimmungen der Konvention an der gegenwärtigen Rechtslage der Meerengen nichts geändert wird, dass man also an dieser festzuhalten hat, ergibt sich juristisch vielmehr einfach aus der Tatsache, dass kein diese Rechtslage positiv verändernder Artikel der Konvention vorliegt, die Verhältnisse der Meerengen im Gegenteil mit Schweigen übergangen werden. Soviel hinsichtlich der örtlichen Beschränkung des Minenlegens in Meerengen.

Dass die technischen Bedingungen für die in Meerengen zur Verwendung kommenden Minen in gleicher Weise wie für die übrigen zu gelten haben, ergibt sich juristisch ebenfalls nicht aus der Berichtsstelle, sondern basiert vielmehr auf der Existenz der klaren, apodiktischen und ausnahmslos allgemeinen Vorschrift des Artikel 1, Ziffer 1—3, und Artikel 3, Abs. 2, Satz 1 des Abkommens. Gerade aus dem Umstand, dass man die Berichtsstelle eben nicht zum Konventionsartikel erhoben hat, kann man ersehen, dass Roells Ansicht, wenn er meinte, die technischen Bestimmungen würden unter Umständen nicht gelten, wie oben behauptet, eine irrige war. Denn man hätte es sich sicher nicht nehmen lassen, aus der gedachten Berichtsstelle eine bezifferte Vorschrift zu machen,

[1]) Berg, S. 49.

wenn der Inhalt der Artikel aus sich selbst heraus nicht zur völligen Klarstellung der Rechtslage ausgereicht hätte.

Die Rechtslage ist also folgende:

„Da es die Konferenz abgelehnt hat, für die Verwendung von Minen in Meerengen besondere Regeln aufzustellen, ist, wie auch der Bericht feststellt,[1]) an der seitherigen Rechtslage der Meerengen in dieser Beziehung nichts geändert."[2])

„Diese Feststellung bedeutet nur den klaren Verzicht darauf, diese schwierigen Fragen schon kodifikatorisch zu erledigen."[3])

„Demgemäss können, mangels einer Bestimmung im Abkommen, Minen in Meerengen sowohl von Kriegführenden als von Neutralen gelegt werden. Von Neutralen natürlich, was sich aus Artikel 4 ergibt, allerdings nur, soweit ihre Küstengewässer in den Meerengen reichen."[4])[5])

Wenn aber Minen in Meerengen gelegt werden, so finden zweifellos, wie ebenfalls der Bericht feststellt[6]) hinsichtlich der technischen Beschaffenheit der Minen die allgemein geltenden Vorschriften des Abkommens Anwendung (Art. 1, Ziff. 1—3, und Art. 3, Abs. 2, Satz 1).

---

[1]) III, 446—47; 458—59; I, 292—93.

[2]) Berg, S. 66.

[3]) Schücking im „Recht" Jahrg. 1912, S. 299.

[4]) Berg, S. 66.

[5]) Eine örtliche Beschränkung des Minenlegens auf ihre Küstengewässer existiert nämlich aus logischen Gründen für die Neutralen, ausserdem besagt dies der Sinn und Wortlaut des Art. 4 Abs. 1 des VIII. Abkommens vom 18. Okt. 07: „Jede neutrale Macht, die vor ihren Küsten selbsttätige Kontaktminen legt, soll dieselben Regeln beachten und dieselben Vorsichtsmassregeln treffen usw.," sowie der Bericht Streit's an die Konferenz I 289 Abs. 1 oben. (Vergl. Paul Thaler, die Haftungsfrage im Seeminenrecht, Würzburger Dissertation 1913 S. 8—9 und S. 24—25).

Für die schwierige spezielle Frage, wie weit diese Küstengewässer reichen vergl. Thaler a. a. O. S. 25—29.

[6]) III, 446—47, 458—59; 292—93.

Soweit ist mit der besonders erwähnten Forderung entsprechender technischer Beschaffenheit die Sachlage für die Verwendung von Minen in Meerengen für die Zeit nach dem Abkommen von 1907 unter den Konventionsstaaten in praxi völlig klar. Im übrigen aber ist das ganze Gebiet noch Gegenstand der freien wissenschaftlichen Untersuchung.

§ 2.
Die Stellung der Wissenschaft.

Wenn feststeht, dass sowohl Kriegführende als Neutrale das Recht der Legung von Minen in Meerengen haben, so ist der Angelpunkt die Frage: Ist das Durchfahrtsrecht ein absolutes, d. h. dürfen Minen in beliebiger Anzahl und Anordnung gelegt werden, so dass eine absolute Sperre in den Meerengen des internationalen Verkehrs eintritt oder steht nicht vielmehr dem Recht des Legenden ein anderes Recht einschränkend gegenüber, nämlich ein Recht der neutralen Handelsschiffe — wie der Kriegsschiffe[1]) —

[1]) Auch die Kriegführenden haben das Recht du passage inoffensiv (vgl. Schücking S. 137), den Kriegsschiffen der Kriegführenden ist also die blosse Durchfahrt gestattet. Dies bestimmt bereits Art. 5 der Resolution des Instituts für internationales Recht über das Küstenmeer vom 31. März 1892: „Tous les navires sans distinction ont le droit du passage inoffensiv par la mer territoriale, sauf le droit des belligérants de reglementer et dans un but de defense de barrer le passage dans la dite mer pour tout navire . . .“ (vgl. A. XIII. S. 125, 161 und 281—331. Abgedr. bei Schücking, „Die Verwendung von Minen im Seekrieg“ S. 125 und bei Schücking, „Das Küstenmeer“ S. 85) „nur um“, wie Schücking sagt, (die Verwendung von Minen im Seekrieg S. 125), „damit einen schon geltenden Rechtszustand zu präzisieren.“

Diese Rechtsanschauung verschaffte sich Geltung in der 8. Haager Konvention von 1907 betr. die Rechte und Pflichten der Neutralen im Seekrieg. (I, 680—686), wie aus den Bestimmungen

auf Durchfahrt und eventuell auf Minengeleite usw.? Wenn wir uns mit der Untersuchung beschäftigen, ob und eventuell in welchem Umfang ein solches Durchfahrtsrecht vorhanden ist, so müssen wir, mit Rücksicht auf den Umstand, dass es die zweite Haager Konferenz überhaupt abgelehnt hat, für die Verwendung von Minen in Meerengen und ebenso in Bezug auf das Durchfahrtsrecht besondere Regeln aufzustellen, die auf der Konferenz zum Vorschein gekommenen Tendenzen auf ihren inneren wissenschaftlichen Gehalt prüfen. Wie verhält sich zu unserer Frage weiterhin die Wissenschaft? Hier ist insbesondere Stellung zu nehmen zu Schücking, welcher sich als erster von allen deutschen Autoren über die Meerengen öffentlich äusserte, ferner zu den Anträgen und Verhandlungen des Instituts für internationales Recht und der interparlamentarischen Union.

---

folgender 3 Artikel dieser Konvention ersichtlich ist. (I, 682): „Art 10. La neutralité d'une puissance n'est pas compromise par le simple passage dans ses eaux territoriales des navires de guerre et des prises des belligérants."

„Art. 11. Une puissance neutre peut laisser les navires de guerre des belligérants se servir de ses pilotes brevetés" und

„Art. 12. A défaut d'autres dispositions spéciales de la législation de la puissance neutre, il est interdit aux navires de guerre des belligérants de demeurer dans les ports et rades (Reeden) ou dans les eaux territoriales de la dite puissance, pendant plus de 24 heures, sauf dans les cas prévus par la présente convention."

Man sieht, dass hier zwischen einfacher Durchfahrt und Aufenthalt, über welche nähere Bestimmungen im VIII. Haager Abkommen von 1907 getroffen sind, unterschieden wird. Dass diese einfache Durchfahrt, die auch den Handelsschiffen der kriegführenden Staaten sowie den Kriegs- und Handelsschiffen der neutralen Staaten zu gewähren ist, als ein Recht angesehen werden muss (Vgl. Rocholl S. 120|21 und S. 130) und nicht bloss als ein Höflichkeits- oder Duldungsakt, ergibt sich aus der unbedingten (sogar vorgängigen) Notifikationspflicht des Art. 4, Abs. 2, des Haager Abkommens:

Nach Schückings bündigem Referat hatten die Haager Debatten folgenden wesentlichen Inhalt:[1])

„Man stritt darüber, ob überhaupt das Legen von Minen in den Meerengen verboten werden sollte, oder ob man eine relative Sperre dort zulassen sollte, bei der für die neutralen Schiffe bei Einhaltung gewisser Durchfahrtsregeln die Durchfahrt möglich bliebe, man stritt weiter darüber, ob vielleicht die Möglichkeit einer relativen Sperre nur dem kriegführenden Uferstaat zu seinem Schutze gewährt werden sollte."

„Jedenfalls ging also" — so schliesst Schücking daraus weiter — „die Tendenz dahin, eine absolute Sperre in den Meerengen des internationalen Verkehrs als unmöglich anzusehen."

Wetzstein kommt das Verdienst zu, in der Kritik des Durchfahrtsrechts, wie es auf der Haager Konferenz behandelt wurde, auf einige neue Gedanken hingewiesen zu haben. Mit Beziehung auf den von ihm allerdings nicht ganz richtig wiedergegebenen holländischen Vorschlag[2]) führt er folgendes aus:

Rocholl schreibt darüber: „Vielmehr ist durch die Normierung einer Notifikationspflicht anerkannt, dass prima facie sich der Uferstaat die Durchfahrt gefallen lassen muss, und dass er, wenn er im Falle des Seekriegs, um unverletzt zu bleiben, sein Küstenmeer durch Minen sichern will, doch von diesem Akt der Selbsterhaltung Anzeige machen muss, weil dadurch die anderen Staaten in der Ausübung ihres Rechts der friedlichen Durchfahrt gestört werden." (Rocholl S. 20). Dass es sich um ein Recht, um einen Anspruch handelt, ist sehr wesentlich und wichtig, denn nur auf ein Recht lässt sich eine Schadensersatzklage aufbauen. (Vgl. Rocholl S. 20/21.) Rocholl berichtet, dass Dänemark und Schweden gegen das, angeblich in der Hauptsache von England vertretene Recht der Durchfahrt durch die neutralen Küstengewässer auf der Konferenz von 1907 protestiert hätten, mit der Begründung, aus der Pflicht des Neutralitätsschutzes folge vielmehr das Recht der Neutralen, nach ihrem pflichtgemässen Ermessen die Durchfahrt der Kriegsschiffe bezw. der Handelsschiffe zu regeln. (Rocholl S. 120 und S. 92/93).

[1]) „Das Recht" Nr. 10 vom 25. Mai 1912, S. 299.

[2]) Die Niederlande beantragten nur ein Verbot des Sperrens,

„Eine Meerenge ist selten so breit, dass sie einen Teil der Hochsee in sich schliesst, meist besteht sie nur aus Territorialmeer. Das Verbot hätte also bewirkt, dass die Uferstaaten und der Angreifende in einer Meerenge auch die Küstengewässer nicht sperren durften, was ihnen sonst wohl erlaubt ist. Zu einer Einigung über diesen Punkt ist es nicht gekommen. Der holländische Vorschlag geht zweifelsohne von einem richtigen Grundgedanken aus. Wenn wir den Neutralen das Recht auf einen durch Seeminen ungehinderten Verkehr im offenen Meer zuerkennen, so würde dieses Recht für viele neutralen Schiffe ganz wertlos sein, wenn sie nicht von einem Teil der Hochsee in einen anderen gelangen könnten, weil die verbindende Meerenge gesperrt ist, denn die Schiffe sind auf diese schmale Durchfahrtsstrasse angewiesen. Selbst wer aber das Minenlegen in der Hochsee erlauben will, wird zugeben müssen, dass die Gefahr, in einer solch engbegrenzten Fahrrinne ungleich grösser ist, als anderswo . . . . .“ [1])

Kurz vorher weist derselbe Autor mit Betonung auf die eigenartige Stellung der Meerengen und Seekanäle hin,

„die zum Teil in die bisher unterschiedenen Meeresteile (Hochsee, Küstenmeer) eingereiht werden können, die aber deshalb einer besonderen Betrachtung bedürfen, weil in ihnen wegen ihrer geographischen Lage der Schiffsverkehr stark konzentriert ist.“ [2])

Wetzstein fährt fort:

„und ein Verbot hätte sich in gleicher Weise gegen die Kriegführenden zu richten, wie gegen die neutralen Mächte, die an der Meerenge sitzen.“ [3])

der zwei freie Meere verbindenden Meerengen, (vgl. vorne a. a. O.), nicht aber, wie Wetzstein S. 33|34 seiner Arbeit meint, „das Minenlegen in allen Meerengen, die sich als Verbindungsstrassen zweier freien Meere darstellen, gänzlich zu verbieten.“ (S. Boidin in „Les lois de la guerre et les deux conférences de la Haye“ 1907. S. 232).

[1]) Wetzstein S. 34.

[2]) Wetzstein S. 33.

[3]) Wetzstein S. 34. In einer Fussnote bezieht sich hier Wetzstein auf den Art. 3 Ziff. 2 der Genter Beschlüsse des J. f. i. R. A. XXI. S. 345. Hierauf werden wir noch zurückkommen.

Zu der gleichen Auffassung kommt am Schluss seiner kritischen Erörterung auch Rocholl, wenn er sagt:

„Zu einer der in Art. 3 Abs. 2. der vom Institut angenommenen Resolution des Jahres 1906 enthaltenen Bestimmung ähnlicher Festsetzung, die wohl zur Erleichterung des Durchfahrtsverkehrs und um falsche Auslegungen der Konvention hinsichtlich des Verhältnisses ihrer Bestimmung zu den Rechtsverhältnissen der Meerengen vorzubeugen, am Platze gewesen wäre, konnte man sich nicht entschliessen, schon deshalb nicht, weil bei dem Fehlen einer derartigen Bestimmung für die Küstengewässer der Kriegführenden den doch meistens neutral bleibenden kleineren Staaten eine andere, die Achtung vor ihrer Neutralität beeinträchtigende Behandlung zuteil geworden wäre. Auch sollten die Rechtsverhältnisse der Meerengen, wie sie das Völkerrecht ausgebildet hatte, unberührt bleiben.[1])"

Der fragliche Artikel 3, Abs. 2, von Gent lautete:

„Aber die neutralen Staaten können solche Minen nicht in der Durchfahrt der Meerengen legen, welche in ein offenes Meer führen.[2])"

Wetzstein führt hier weiter aus:

„Japan wandte mit Recht hier ein, dass dann eine Kriegspartei, welche sich an der Meerenge verteidige, allzusehr benachteiligt sei. Dies ist richtig, denn für die Kriegsparteien liegen die Verhältnisse in ihren Territorialmeeren und Meerengen nicht anders wie in ihren übrigen Küstengewässern; auch hier zwingt die Nähe des Landes zur Anwendung aller Kriegsmittel. Man hätte jedoch leicht einen Mittelweg einschlagen können, der den Interessen beider Teile gerecht würde. Es besteht nämlich an einer Meerenge die Möglichkeit, die durchfahrenden neutralen Schiffe trotz des Vorhandenseins einer Minensperre vor Gefahren zu schützen.[3])

Nun spricht Wetzstein von Schückings Vorschlag der Anwendung keiner anderen als relativen Minen-

[1]) Rocholl, S. 120|21.
[2]) A. XXI. S. 345, vgl. auch S. 40 der vorl. Arbeit.
[3]) Wetzstein, S. 34|35.

sperre nach dem Muster der Absperrung der japanischen Tsugaru-Strasse im Jahre 1904 seitens der Japaner. Um aber diesen Vorschlag Schückings tiefer und im Zusammenhang seines ganzen methodischen Meerengenschemas zu verstehen, erscheint es angezeigt, zuerst dieses selbst zur Kenntnis zu nehmen.

Von den deutschen Autoren hat sich als erster Schücking am umfassendsten über die Minenlegung in Meerengen ausgelassen. Ihm gebührt das Verdienst, ein ganzes wohlgeordnetes System aufgestellt zu haben. Da weder die Haager Konferenz von 1907 zu einem positiven Vertragsziel,[1]) noch auch das Institut für internationales Recht[2]) zu einer Verständigung über ein diesbezügliches Projekt kam, ist das Schücking'sche Meerengenschema bis heute als massgebende wissenschaftliche Grundlage für die Beurteilung praktischer Streitfälle anzusehen. Wir sind ja hier auf die Theorie angewiesen.

„Der Begriff einer zwei freie Meere verbindenden Meerengenstrasse[3])" wird von Schücking wie nachstehend „im einzelnen spezialisiert:"

Erste Gruppe: Meerengen, die hauptsächlich nur der nationalen Schiffahrt dienen, weil sie in ein geschlossenes Meer führen, d. h. in ein Meer, dessen Eingang vom Ufer aus durch Strandbatterien beherrscht werden kann und dessen sämtliche Ufer Staatsgebiet des einen Staates sind, der auch Herr des Eingangs ist. Solche Strassen, die also gänzlich von dem betreffenden Staat strategisch beherrscht werden

[1]) Siehe S. 18 der vorliegenden Arbeit.

[2]) Siehe dessen Verhandlungen später S. 36—56 der vorliegenden Arbeit.

[3]) Schücking bei Niemeyer, Zeitschrift für internationales Privat- und öffentliches Recht. Bd. 16, S. 140—146. Vgl. auch Berg, S. 66|67, Rocholl, S. 132|33.

können, w. z. B. die Assowsche Meeresstrasse (Strasse von Kertsch) können von dem in Betracht kommenden kriegführenden Uferstaat jederzeit ohne weiteres nach Belieben vollkommen offen gelassen oder mittels vollständiger oder nur relativer Minensperre zu seiner Verteidigung geschlossen werden. Gleiches Recht hat der Gegner zu Zwecken des Angriffs. „Ist der die Meerenge beherrschende Staat neutral, so steht es bei ihm, ob er die Meerenge der Passage inoffensiv den Kriegführenden offen lassen will oder nicht.“[1])

Zweite Gruppe: Meerengen, die zwar von einem offenen Meer ins andere führen und ebenfalls infolge ihrer Begrenzung von einem einheitlichen Uferstaat beherrscht werden können, aber doch regelmässig nur für die nationale Schiffahrt in Betracht kommen. Beispiele hiefür sind: der Solent zwischen dem britischen Festland und der Insel Wight, der Alesund, der Fehmarnsund, der Kalmarsund u. a. m. Hier besteht Erlaubnis vollständiger Minensperre, wie bei der ersten Gruppe.

Berg befindet sich mit seiner Annahme im Irrtum, dass die Rechtslage dieser nationalen Meerengen klar ist, weil sie in ihrer ganzen Ausdehnung Küstengewässer sind. Allerdings ist die Stellung dieser nationalen Meerengen „gleich der der Küstengewässer, und je nach ihrer Zugehörigkeit zu den Kriegführenden oder Neutralen sind sie ein Teil des Kriegsschauplatzes oder neutrales Gebiet.“[2]) Das will aber noch nicht viel besagen. Das Entscheidende ist, ob diese Art von Meerengen durch Minen vollständig geschlossen werden können. Die Beantwortung dieser Frage ist der Kardinalpunkt des Problems, und wenn Berg der

[1]) Schücking bei Niemeyer, S. 141.

[2]) Berg, S. 66|67.

Ansicht ist, dass dies nach Schücking zulässig sei wegen ihrer Eigenschaft als „Küstengewässer in ihrer ganzen Ausdehnung", so irrt er. Der Schwerpunkt liegt bei den beiden ersten Gruppen vielmehr darin, dass es sich hier um nationale Meerengen oder besser ausgedrückt, um Meerengen mit fast ausschliesslich nationalem Verkehr handelt. Diese Tatsache tritt uns deutlich vor Augen bei der dritten Gruppe. Dort nimmt Schücking für solche Meerengen, die in ihrer ganzen Ausdehnung auch lediglich Küstenmeer sind, deshalb Unzulässigkeit der absoluten Minensperre an, weil die genannte Meerengengruppe dem internationalen Verkehr dient.

Dritte Gruppe: Meerengen, die zwei offene Meere miteinander verbinden und der internationalen Schiffahrt dienen. Nur von solchen Meerengen handelte der obenerwähnte holländische Vorschlag.[1])

Bezüglich dieser dritten Gruppe hat Schücking sein allgemeines Urteil noch einmal 1912 im „Recht" niedergelegt. Es lautet:[2])

> „Jedenfalls ging also die Tendenz der Haager Verhandlungen dahin, eine absolute Sperre in den Meerengen des internationalen Verkehrs als unmöglich anzusehen. Diese Tendenz, in der absoluten Sperre einer dem internationalen Verkehr dienenden Meeresstrasse etwas schlechterdings Verbotenes zu erblicken, spiegelt nur das allgemeine Rechtsempfinden wieder und kann deshalb schon als ein Satz des geltenden Rechts angesprochen werden. Das Durchfahrtsrecht neutraler Handelsschiffe durch internationale Meeresstrassen ist seinem Inhalt nach niemals auf Friedenszeiten beschränkt gewesen und es wäre eine unerträgliche Rechtsverkürzung der Neutralen, wenn jetzt plötzlich ein kriegführender Uferstaat das Recht haben sollte, eine internationale Meeresstrasse gänzlich zu sperren. Nur das kann fraglich

[1]) III, 662, Anl. 12;
[2]) „Recht" 1912, S. 290.

sein, ob der neutrale Handel befugt sein soll, die Meerengen auf einer von Minen völlig freien Strasse zu passieren, oder ob er sich eine relative Sperre gefallen lassen muss, bei der ihm der die Minen legende Uferstaat auf dem freigebliebenen Weg das Geleit geben muss. Auch damit ist natürlich für die neutralen Schiffe ein unliebsamer Zeitverlust verbunden. M. E. kann man dem kriegführenden Uferstaat die Sperre seines Küstenmeeres auch in einer Meerenge nicht versagen, wofern nur der neutralen Schiffahrt irgend ein passierbarer Weg offen bleibt. In Übereinstimmung mit bedeutenden Autoritäten des Auslandes, z. B. Nys und Calvo, habe ich schon 1906 die Meinung vertreten, dass die Schiffahrt sich hier diejenigen beschränkenden Massregeln gefallen lassen muss, die aus dem Verteidigungsbedürfnis des Uferstaates entspringen. So sind die Dinge auch gehandhabt, als im ostasiatischen Kriege von seiten Japans beim Herannahen der Baltischen Flotte die Tsugarustrasse gesperrt wurde. Diese Strasse, die vom Japanischen Meer in den Grossen Ozean führt, ist von jeher als eine Strasse des internationalen Verkehrs angesehen worden. Letztere Tatsache ist auch von den Japanern beachtet. Die neutrale Schiffahrt wurde nur einer Reihe von Beschränkungen unterworfen, indem namentlich die Schiffe nur bei Tag und nur mit Hilfe japanischer Lotsen die Strasse passieren durften."

Schon 1906 hat aber Schücking in dieser dritten Gruppe drei Untergruppen unterschieden, und deren Rechtsverhältnisse, die nach ihm auf ein und dasselbe, nämlich das eben gesagte hinauslaufen, im einzelnen auseinandergesetzt:

Untergruppe a): Meerengen, die so breit sind, dass sie abgerechnet der am weitesten bemessenen Küstenmeerzonen der Uferstaaten in ihrer Mitte noch einen Teil freien Meeres (offener See) darstellen, wie z. B. der Ärmelkanal, welcher an seiner schmalsten Stelle noch 33 Kilometer breit ist, und die 13 km breite Meeresstrasse von Gibraltar zur Zeit der Belagerung Gibraltars durch die Spanier im Jahre 1780.[1])

[1]) Siehe Schücking bei Niemeyer, 142 unter Note 3.

Hier ist nach Schücking die Rechtslage die, dass die freie See zwischen den beiden Küstenmeeren der Uferstaaten Kriegsschauplatz für eine Seeschlacht werden, somit auch als Platz für die Anlegung einer (absoluten) Minensperre verwendet werden kann. Die Schiffahrt kann sich dann den Weg durch das neutrale Küstenmeer suchen.

Bietet die Fahrrinne nur in dem mittleren Teil, also im offenen Meer die nötige Tiefe, so darf die Sperre nur relativ sein, d. h. es muss der neutralen Schiffahrt ein Weg offen gelassen werden, den unter besonderen Vorsichtsmassregeln von Fall zu Fall zu zeigen, der Kriegführende sich freilich vorbehalten dürfte. M. a. W. ein Weg muss sein, wegen des Grundsatzes der Meeresfreiheit, aber Reglementierung desselben ist erlaubt. Es darf also den Neutralen der internationalen Schiffahrt die Durchfahrt nicht ganz unmöglich gemacht werden.

Selbst dann darf nach Schücking die Durchfahrt durch die Minensperre nicht absolut ausgeschlossen sein, wenn, wie z. B. gerade im englischen Kanal für den Kriegsfall England contra Frankreich, England oder Frankreich an sich das Recht hätten, die ganze Breite des Kanals mit Minen zu schliessen, weil dieselbe aus dem eigenen Küstenmeer, der offenen See und dem gegenüberliegenden feindlichen Küstenmeer besteht, und prima facie die Kriegführenden hier überall eine absolute Sperre aufrichten können.

Untergruppe b): Meerengen, die teils so breit sind, dass sie abzüglich der Küstenmeerzonen der Uferstaaten in ihrer Mitte noch einen Teil des freien Meeres darstellen, teils lediglich Küstenmeer sind. Beispiele: der „Grosse Belt," soweit er nicht zur Unter-

gruppe a) gezählt werden will, ferner der „Sund“ mit Stellen von 4—36 Kilometer Breite.

Nach Schücking muss hier zur Feststellung der Rechtslage räumlich unterschieden werden. Soweit diese Meerengen offenes Meer einschliessen, stehen sie den Meerengen der Untergruppe a) rechtlich gleich. Für diejenigen Teile der Meeresstrasse von Untergruppe b) aber, die lediglich Küstenmeer sind, ist zu sagen, dass der Kriegführende, falls es sich um neutrale Gewässer handelt, sich jeder Minenlegung zu enthalten hat; dass hingegen der Neutrale in seinen Küstenmeerteilen eine relative Sperre unterhalten kann, ebenso wie auch dem kriegführenden Uferstaat keinesfalls die Anlage einer absoluten Sperre hier nach Schücking gestattet wäre. Dagegen ist in allen Fällen relativer Minensperre wie bei Untergruppe a) Reglementierung des Wegs, also zeitliche und örtliche Wegbeschränkung erlaubt.

Untergruppe c): Meerengen, die in ihrer ganzen Längen- und Breitenausdehnung lediglich Küstenmeer sind, und für die Schücking im Zweifel die Mittellinie der Meerenge als Grenze zwischen den beiden Küstenmeeren von gegenüberliegenden verschiedenen Staaten annimmt, wenn bei voller Ausdehnung des Küstenmeers jeder der betreffenden vis-à-vis-Staaten mit seinem Seegebiet in das Seegebiet des anderen hinüberreichen würde. Beispiele der „Kleine Belt“ mit Stellen von weniger als 1 Kilometer bis 15 Kilometer Breite, wenn man ihn nicht, bei Anwendung der 3 Seemeilengrenze durch die Uferstaaten Preussen und Dänemark, für die Untergruppe b), d. h. Meerengen gemischten Charakters beanspruchen will; ferner die gänzlich aus japanischem Territorialmeer bestehende und doch einen wichtigen internationalen

Seeverkehrsweg bildende Tsugarustrasse, führend zwischen der Hauptinsel Nippon und der Nachbarinsel Jeso vom Japanischen Meer in den grossen Ozean; endlich heutigen Tags die Meerenge von Gibraltar mit einer Breite von 13 Kilometer.

Hier ist die Rechtslage nach Schücking[1]) die, dass im Falle der Neutralität beider Uferstaaten eine solche Meerenge niemals zum Kriegsschauplatz gemacht, als auch von den Kriegführenden nie mit Minen belegt oder von denselben gar völlig gesperrt werden kann. Ist dagegen der Uferstaat selbst kriegführend, oder will der neutrale Uferstaat seine Neutralität in der Meerenge schützen, so kann man beiden die Sperre ihres Küstenmeeres, bezw. dem Kriegführenden auch die Belegung des feindlichen Küstenmeeres nicht schlechthin versagen. Auf alle Fälle muss jedoch der besondere Charakter der Meerenge als internationaler Verkehrsweg stets gewahrt bleiben, es muss der neutralen Schiffahrt ein passierbarer Weg immer offen bleiben. M. a. W. auch hier und erst recht hier ist, wie bei den Untergruppen a) und b) keine absolute, sondern nur eine relative Minensperre zulässig, damit der Grundsatz der Meeresfreiheit nicht illusorisch, dagegen Reglementierung gestattet wird.

Speziell das Verhalten der Japaner bei obengenannter Tsugarustrasse im Jahre 1904, wo die neutralen Schiffe zum Schutz vor der Minensperre bei Nacht überhaupt nicht und bei Tag nur unter dem Kommando eines an Bord befindlichen japanischen Lotsen passieren durften, wird von Schücking[2]) und Wetzstein[3]) zum Musterbeispiel korrekten völker-

[1]) Siehe Schücking bei Niemeyer, S. 144 unter Fussnote 2.
[2]) Schücking bei Niemeyer, S. 145—146; im „Recht" S. 299.
[3]) Wetzstein, S. 35.

rechtlichen Verhalten erhoben und als Vorbild zur Nachahmung empfohlen.

So schreibt Wetzstein, anknüpfend an jenes von Schücking mitgeteilte Verhalten der Japaner:[1])

„Würde dies allgemein zur Pflicht gemacht, so wäre die Sicherheit der neutralen Schiffahrt in hohem Masse gewährleistet. Denn bei einer Meerenge handelt es sich nur um ein ganz bestimmtes Wassergebiet, das an seiner Grenze gegen die hohe See durch Wachtkreuzer und vom Lande aus leicht zu überwachen ist, so dass derartige Vorsichtsmassregeln allen die Meerenge passierenden Schiffe zugute kommen werden. Die Neutralen dürften sich der nicht allzu grossen Beschränkung ihrer Verkehrsrechte, die damit verbunden ist, gerne fügen Und der Kriegführende wird in seinen Rechten kaum geschmälert. Gewinnt er doch zugleich die Möglichkeit, die durchfahrenden Schiffe zu kontrollieren und eine Störung seiner Minensperre zu verhindern."

Zur Kritik des Schücking'schen Meerengensystems möchte ich folgendes ausführen:

Unzweifelhaft richtig ist einmal das, was Schücking von den Rechtsverhältnissen der ersten und zweiten Gruppe von Meerengen sagt. Zu Bedenken kann nur die Ansicht Veranlassung geben, die er hinsichtlich der dritten Gruppe bezw. ihrer drei Untergruppen äussert. Was hier die Forderung der ausnahmslosen Beschränkung auf eine jederzeit nur relative Minensperre anlangt, so hat zwar Schücking in vielen Einzelheiten ja wohl recht und die Ergänzungen Wetzsteins machen den Ausbau des bedeutungsvollen und unstreitig sehr nützlichen allgemeinen Meerengensystems noch wertvoller; indessen kann man hinsichtlich des entscheidenden Punktes sehr wohl zu skeptischer Beurteilung neigen. Etwas reichlich stark ist das den Japanern zwischen den Zeilen gespendete Lob wegen

[1]) Wetzstein S. 35/36.

ihrer Haltung in der Tsugarustrasse ausgefallen. Das Verhalten der japanischen Marine mag gerade für diesen Fall der Tsugarustrasse passen, weil es eben hier ohne Schaden für die japanischen Interessen wie geschehen sich einrichten liess. Ob für andere Meerengen die Massnahmen der Tsugarustrasse ausreichend wären, muss einstweilen mindestens zweifelhaft bleiben und darf jedenfalls erst abgewartet werden.

Was speziell den englischen Kanal anlangt, so kann diese Meerenge wegen ihrer ganz besonderen Eigenschaften überhaupt nicht in dem Kreis, in dem die anderen von Schücking angezogenen Meerengen der dritten Gruppe, Untergruppe a) stehen, zur Betrachtung verwertet werden. Eine vollständige Sperrung dieser Strasse durch Minen wäre ja am Ende nicht unmöglich, praktisch ist sie freilich äusserst schwierig. Die 500 Kilometer sich ausdehnende Längsstrecke des Kanals weist bei einer Breite von teilweise bis über 150 Kilometer nur eine Stelle auf, die sich dafür eignen würde, den 33 Kilometer breiten Pas de Calais. Dort beträgt die grösste Tiefe 57 Meter, die durchschnittliche ungefähr 20—30 Meter. Wahrscheinlich könnte man dort für eine verankerte Minenstrasse Ankergrund fnden, auch Kettenminen u. a. könnten angebracht werden. Wer jedoch wird in dem sehr häufig gewaltig stürmischen Kanal diese Art von Sperre wählen, wo bei der durch den in der Regel herrschenden Westwind vorwiegend östlichen Meeresströmung die Minen doch meist abgetrieben würden?

Es blieben noch die anderen Fälle von Meerengen des internationalen Verkehrs, die sich mit Minen vollständig sperren lassen. Was aber soll geschehen, wenn in diesen Fällen die maritime Macht nicht ausreicht und die Verantwortungspflicht die

Leitung der Landesverteidigung zu einer absoluten Sperre zwingt? Dann muss die absolute vollständige Sperre eben doch zulässig, bezw. ohne Haftungsfolgen sein.[1]) Kriegsrecht ginge dann vor Friedensrecht.

Dann freilich könnte man zu einem anderen Resultat kommen, wenn man gänzlich darauf verzichten würde, die Rechtsregel in Abhängigkeit zu setzen von Geboten der staatspolitischen Notwendigkeit. Wollte man also das Recht der Minenlegung in Meerengen so begrenzen, dass ein Durchfahrtsrecht unter allen Umständen bleiben muss, so kann dies eben nur durch einen neuen Rechtssatz geschehen. Die nicht unbedenkliche Verquickung der staatspolitischen mit der juristischen Seite der Frage wäre damit jedenfalls vollkommen beseitigt.

§ 3.

Die Verhandlungen des Instituts für internationales Recht und der Interparlamentarischen Union

I. In der Interparlamentarischen Union.

Hierüber berichtet Rocholl:[2])

„In der Sitzung v. 30 VIII. 1910 hat die interparlamentarische Union auf ihrer Tagung in Brüssel nach dem Bericht des Dr. Pachnicke eine Resolution angenommen, in der verlangt wird, dass im Interesse der Allgemeinheit und des Handels alle Meerengen und interozeanischen Kanäle nach Möglichkeit unter das gleiche Regime der Neutrali-

[1]) Gleicher Ansicht ist z. B. auch v. Martitz in seinem Vortrage in der Sitzung der International Law Association in Berlin 1906. Report S. 55 ff. Siehe auch die Gegenüberstellung von v. Martitz u. Schücking bei Rocholl, S. 44.

[2]) Rocholl, S. 154.

sation gestellt werden wie der Suezkanal, der Panamakanal und die Magelhaenstrasse.

Zwecks Prüfung dieser Frage wurde sodann eine Kommission eingesetzt, die der nächsten Konferenz Bericht zu erstatten hat."

Hierzu ist nur zu bemerken, dass es kaum jemals gelingen dürfte eine Meerenge wie den „Grossen Belt" völlig zu neutralisieren. Ebensowenig wird man die Vereinigten Staaten von Nordamerika, welche sich ohne Bedenken über einen Hay-Pauncefote Vertrag hinwegsetzten,[1]) hindern können, den Panamakanal nach Gutdünken zu ihrem Schutze und für ihre besonderen Zwecke zeitweilig unter Ablehnung jeder Haftung für jeden Verkehr mit Minen zu schliessen.[2])

II. Im Institut für internationales Recht.

1. Was die Genter Sesssion im Jahre 1906 anbetrifft,[3]) so enthielten die Schlussfolgerungen des Berichts Kebedgy einstweilen noch nichts über die Verwendung von Minen in Meerengen.[4]) Kebedgy hatte vielmehr einen Artikel 3 folgenden Wortlauts vorgeschlagen:

„Art. 3. Dasselbe[5]) gilt von den neutralen Staaten, die in ihren Gewässern Minen legen wollen, um die Annäherung an ihr Gebiet zu verhindern."

In der Sitzung vom 25. September 1906[6]) schlug Kaufmann hiezu einen Absatz 2 vor, der die Meerengen neu in Erscheinung treten liess:

„Art. 3, Abs. 2. Aber die neutralen Staaten dürfen

[1]) s. von Liszt, S. 214|15, 100/101 u. 298.

[2]) Vgl. Perels, Seerecht 1906, S. 167.

[3]) S. hiefür allgemein A. XXI, S. 88—99 u. S. 333—45.

[4]) A. XXI. S. 99.

[5]) d. h. platzwechselnde Minen zu legen ist verboten.

[6]) A. XXI, S. 330.

durch solche Minen nicht die Durchfahrt der Meerengen verschliessen, welche in ein offenes Meer führen."[1])

Dieser nach einer Bemerkung Kebedgy's auch die Friedenszeit nicht ausschliessende Antrag,[2]) dem sich Ed. Rolin anschloss,[3]) wurde in dem folgenden, durch Ed. Rolin beeinflussten Wortlaut einstimmig angenommen:

„Art. 3, Abs. 2. Aber die neutralen Staaten können solche Minen nicht in der Durchfahrt der Meerengen legen, welche in ein offenes Meer führen."[4])

Soweit Gent! Hervorzuheben ist die bemerkenswerte Tatsache, dass man zu Gent die Meerengenfrage nur mit Beziehung auf die Neutralen aufrollte.

1907, ein Jahr nach Gent fand die Haager Konferenz statt mit ihren oben bereits wiedergegebenen Debatten, die jedoch — nach so geringen Vorarbeiten begreiflicherweise nur das bekannte negative Resultat hinsichtlich der Meerengen ergaben.

2. Auf der Florentiner Session 1908[5]) griff man, um die vorläufige Genter Lösung mit dem Resultat der Haager Konferenz zu kombinieren,[6]) die Genter Meerengenbestimmung (Art. 3, Abs. 2) wieder auf.[7]) Wiederum hatte man es dabei auf die Neutralen abgesehen. Man fügte nämlich zu Art. 6 von Florenz, der dem Art. 4, Abs. 1 vom Haag (Minenlegung durch Neutrale) wörtlich entspricht, nach Vorschlag des Berichterstatters Ed. Rolin[8]) in Abs. 2 den Art. 3

[1]) A. XXI, S. 340.
[2]) A. XXI, S. 341.
[3]) A. XXI, S. 341.
[4]) A. XXI, S. 341 und 345.
[5]) S. allgemein A. XXII. S. 222—27 u. S. 310.
[6]) A. XXII, S. 228.
[7]) A. XXI, S. 345.
[8]) A. XXI, S. 224.

Abs. 2 von Gent hinzu. Der Wortlaut des Art. 6 von Florenz war demnach folgender:

„Art 6. Jede neutrale Macht, welche selbsttätige Kontaktminen vor ihren Küsten legt, muss dieselben Regeln beobachten und die gleichen Vorsichtmassregeln treffen wie die, welche den Kriegführenden auferlegt sind. Aber die neutralen Staaten können keine solchen Minen in der Passage der Meerengen legen, welche in ein offenes Meer führen."

Freilich ist richtig, was Wetzstein und Rocholl übereinstimmend anerkennen, dass ein Minenverbot, von welcher Art es auch sei, sich gleichmässig gegen Neutrale und Kriegführende richten müsse[1]), dass man den Kriegführenden aber die Kriegsmittel wohl kaum beschneiden könne.[2]) M. E. wäre es richtiger, die Reglementierung der Meerengen fallen zu lassen, da man mit ihr praktisch doch keinen Erfolg haben wird. Kaufmann versuchte es seinerzeit zu Gent auch gar nicht, den Art. 3, Abs. 2 zu begründen.[3]) Der Florentiner Text hatte übrigens keinen definitiven Charakter, er sollte lediglich die Basis bilden, für den Rapport des Berichterstatters und für weitere Beratungen.[4]) Mit der Zusammenstellung des Textes und einem kurzen Bericht Ed. Rolins war die „provisorische" Tätigkeit des Instituts zu Florenz beendet. Die Frage des Grundes (Inhaltes) behielt man sich für die nächste Tagung vor.[5])

3. Zu Paris 1910[6]) erfolgte sodann der eigentliche gründliche Rapport über den Florentiner Text durch

[1]) Wetzstein S. 34; Rocholl S. 120|21.
[2]) Wetzstein über Japans Einwand, S. 25.
[3]) A. XXI, S. 340.
[4]) A. XXII, S. 223.
[5]) A. XXII, S. 223, 226 u. 227.
[6]) S. allgemein, A. XXIII, S. 177—204, u. 429—57.

den Berichterstatter Ed. Rolin,[1]) der als Ergebnis der Tätigkeit der 4. Studienkommission hierüber eigene Resolutionen der Genehmigung des Instituts für internationales Recht unterstellte.[2])

E. Rolin unterbreitete dem Institut zur Beschlussfassung folgende, Kriegführende und Neutrale gleichmässig treffende Meerengenregel:

„Ebenso ist es verboten, selbsttätige Stossminen in der Passage von Meerengen zu legen, welche in ein offenes Meer führen."[3])

Diese Bestimmung sollte dem Artikel 4 des Florentiner Textes (Verbot der Minenblockade) als Absatz 2 angefügt werden, vorausgesetzt, dass das Institut es nicht vorziehen würde, diese Frage zum Gegenstand eines besonderen Artikels zu machen. Die Begründung für diesen Zusatzartikel erfolgte bei der Erörterung von Artikel 6, Abs. 2 des Florentiner Textes, welcher sich auf die Minenlegung der Neutralen einseitig bezieht.

„Aber die neutralen Staaten können keine solche Minen in der Passage von Meerengen legen, welche in ein offenes Meer führen."[4])

Bezüglich dieses Artikels führte Ed. Rolin aus[5]), dass das Prinzip mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der friedlichen Schiffahrt und des internationalen Handels aufrecht erhalten bleiben müsse. Die Haager Konferenz habe es nur wegen mehr politischer als juristischer Erwägungen nicht aufgenommen.[6]) Aber es sei namentlich von Alberich Rolin darauf aufmerksam gemacht worden, dass man den Krieg-

[1]) A. XXII, S. 177 ff.
[2]) A. XXIII, S. 177 u. S. 202—204.
[3]) A. XXIII, S. 190.
[4]) A. XXI, S. 345.
[5]) A. XXIII, S. 194.
[6]) Vgl. Lémonon, Die zweite Friedenskonferenz S. 483—485.

führenden die gleiche Pflicht auferlegen müsse, unbeschadet der Rücksicht auf bestehende internationale Konventionen über Meerengen, welche offene Meere verbinden.[1]) Man solle daher besser eine für Neutrale und Kriegführende gemeinsame Spezialvorschrift machen, welche man als zweiten Absatz des Art. 4 mit oben genanntem Wortlaut einstellen könnte:

„Es ist in gleicher Weise verboten, selbsttätige Stossminen zu legen in der Durchfahrt von Meerengen, welche in ein offenes Meer führen."

Folgerichtig müsse, schloss E. Rolin seine Ausführungen, die vorliegende Vorschrift des Art. 6, Abs. 2 gestrichen werden.

Den Wortlaut seines eben erwähnten Antrags formulierte E. Rolin als Berichterstatter noch einmal zum Schluss seines Rapports.[2])

Die Beschlussfassung über diesen Antrag erfolgte in der Spezialdiskussion der Pariser Plenarsitzung vom 2. April 1910 nach folgenden Ausführungen:[3]) Ein Vorschlag Kaufmanns wollte an Stelle der apodiktischen Fassung des Rapport-Antrags, der über das zu Gent nur für die Neutralen angenommene Prinzip hinausgehe, da er dasselbe ebenso schroff auch für die Kriegführenden aufstelle, folgende mildere Fassung setzen:

a) „Es ist den neutralen Staaten untersagt, selbsttätige Kontaktminen in den Meerengen zu legen, die die einzige oder hauptsächliche Verbindung zwischen zwei offenen Meeren bilden.

b) Das Institut für internationales Recht empfiehlt durch Spezialkonventionen das Regime zu regeln,

[1]) Vgl. De Bustamente, S. 287—88.
[2]) A. XXIII, S. 202—204, besonders 203.
[3]) A. XXIII, S. 456.

das in dem Falle, in dem einer der angrenzenden Staaten im Kriegszustand sich befindet, beobachtet werden muss für jede der verschiedenen freien Meerengen, weil dieses Regime sehr wichtig für den Welthandel ist."

Gegen die darin liegende Ungleichheit machte der Berichterstatter Front, indem er bemerkte, dass es eine durch den Rapport angenommene These sei, dass das Recht der Neutralen, sich zu verteidigen, dasselbe sei, als dasjenige der Kriegführenden, sich zu schlagen. Den Schluss, dass man daher, wenn man dem Neutralen das Minenlegen in Meerengen beschränke, mit dem Kriegführenden ebenso zu verfahren habe, zog er zwar nicht ausdrücklich, liess ihn aber durchblicken.

Der Antrag Kaufmanns wurde abgelehnt, hingegen fand ein Antrag Hagerups beifällige Aufnahme, dessen Inhalt war, die Frage des Regimes der Meerengen überhaupt vorzubehalten, weil sie andere Punkte des Rechts[1]) berühre.

Ed. Rolin erklärte hiezu seine Zustimmung, weil es an der Zeit fehle, um die Frage reiflich diskutieren zu können. Jedoch müsse der Vorbehalt ausdrücklich festgestellt werden. Auf seinen Vorschlag nahm dann auch das Institut die folgende Vorschrift an, um sie als Artikel 4, Abs. 2 seinem Reglement über die unterseeischen Minen beizufügen:[2])

„Die Frage der Meerengen ist vorbehalten."

Damit war für die Pariser Tagung des Instituts die Frage erledigt.

---

[1]) Gemeint ist das Völkerrecht.

[2]) A. XXIII, S. 456 und 457.

4. Auf der Session zu Madrid 1911[1]) kam es in der Plenarsitzung vom 17. April bei der Fortsetzung der Pariser Verhandlungen auch zur Debatte über den Abs. 1, Satz 1 des Artikels 6 der Rolin'schen Resolutionen von Paris 1910, einen Satz von prinzipieller Wichtigkeit:

„Die neutralen Staaten können in ihren Territorialgewässern zur Verteidigung ihrer Neutralität Minen legen."

Es handelte sich hier nicht nur darum, was man unter „Verteidigung ihrer Neutralität" verstehen solle, sondern später auch darum, was man unter „Territorialgewässer" aufzufassen habe, bezw. ob dieser Begriff der passende sei.

Bezüglich dieses zweiten Punktes führte Dupuis aus: Auf jeden Fall bestehe, wenn das Institut nicht glaube, den neutralen Staaten den Gebrauch selbsttätiger Stossminen gänzlich untersagen zu müssen, ein Interesse, diesen Gebrauch nicht im ganzen Umfang der neutralen Territorialgewässer zuzulassen. Die durch das Institut zu Paris 1894 angenommenen Beschlüsse bezüglich des Territorialmeeres würden in der Tat den neutralen Staaten das Recht zugestehen, die Passage in ihren Territorialgewässern zu regeln, nicht aber die letzteren zu schliessen. Der Text der Kommission füge allerdings dem Gebrauch der selbsttätigen Stossminen in den neutralen Territorialgewässern einen Vorbehalt an: „Dieser Gebrauch ist nur gestattet für die Verteidigung der Neutralität."

Aber da der neutrale Staat der einzige Richter sei über die Erfordernisse seiner Sicherheit, so sei der Vorbehalt nicht das geringste Hindernis dafür, dass die Passage in den neutralen Gewässern gänzlich verboten werde. Es laufe also das Projekt der

[1]) S. allgemein, A. XXIV, S. 286—302.

Kommission auf einen Gegensatz mit den Regeln von 1894 über das Territorialmeer hinaus.[1])

Dieses Kommissionsprojekt gestehe übrigens den neutralen Staaten nicht das Recht zu, die Passage in den Meerengen, welche zwei freie Meere verbinden, durch automatische Kontaktminen zu schliessen. Es scheine, dass die Gründe, welche die Möglichkeit verhindern, die Schliessung der Meerengen zu gestatten, zum wenigsten die Möglichkeit hindern müssten, die Passage zu schliessen in jedem Teil der neutralen Territorialgewässer, wo die Freiheit der Durchfahrt wirklich nützlich oder notwendig sei für die friedliche Schiffahrt.[2])

Das Ergebnis der Erörterung war eine Verdeutlichung der zu Paris beschlossenen Meerengenbestimmung. An die Stelle eines gestrichenen Art. 7 von anderweitigem Inhalt stellte man unter Unterdrückung des Art. 4, Abs. 2 der Pariser Beschlüsse[3]) mit Einstimmigkeit einen Artikel folgenden Wortlautes:

„Art. 7. Die Frage des Minenlegens in den Meerengen ist vorbehalten, sowohl insofern sie die Neutralen als auch die Kriegführenden betrifft.“[4])

Die Frage wurde also ausdrücklich für beide Teile in gleicher Weise vorbehalten.

5. Eingehend wurde die Frage der Verwendung von Minen in Meerengen in den Vorarbeiten für die Session zu Christiania 1912 behandelt.[5])

Zunächst sei hingewiesen auf das Fauchille'sche ursprüngliche Projekt zu dem vom Institut geplanten

[1]) A. XXIV, S. 289.
[2]) A. XXIV, S. 289|90.
[3]) S. oben und A. XXIII, S. 457.
[4]) A. XXIV, S. 300 und 302.
[5]) s. allgemein, A. XXV, S. 86|87; S. 275; 332|34 u. 421|32.

Handbuch des Seekriegsrechts,[1]) welches schon im April 1912 durch Fauchille im Namen der mit diesem Entwurf beauftragten 20. Kommission den sämtlichen Mitgliedern des Instituts zur Begutachtung zugestellt wurde.[2])

Hier erfolgt wieder ein Vorstoss gegen die Freiheit, Kontaktminen in Meerengen zu legen. Das Projekt umfasst aber nur die Beziehungen zwischen Kriegführenden.[3])

Die von Fauchille in seinem ersten Projekt[4]) unter Sektion III „Mittel, um dem Feind zu schaden."[5]) eingestellte Meerengenregel lautet:[6])

> Art. 15. — Unterseeische Minen. — Abs. 1 bringt das Verbot, verankerte oder unverankerte selbsttätige Kontaktminen auf hoher See zu legen.
>
> Folgt: „Abs. 2. Es ist ebenfalls verboten, selbsttätige Kontaktminen in der Durchfahrt von Meerengen zu legen, welche in ein offenes Meer führen. (Vgl. Madrid Art. 1 u. 7. — Bericht Ed. Rolin an das Institut für internationales Recht über die unterseeischen Minen vorgelegt zu Paris 1910)."

Zu diesem Artikel 15 Abs. 2 machten nun speziell Bemerkungen: Kaufmann[7]), Meurer[8]), ferner Beichmann[9]) und von Bar[10]).

Der Berichterstatter stellte diese Bemerkungen übersichtlich zusammen:[11])

---

[1]) A. XXV, S. 41 u. 81 ff
[2]) A. XXV, S. 80.
[3]) A. XXV, S. 41; 81; 267 u. 586.
[4]) A. XXV, S. 81 ff.
[5]) A. XXV, S. 85.
[6]) A. XXV, S. 86|87.
[7]) A. XXV, S. 209.
[8]) A. XXV, S. 223|24.
[9]) A. XXV, S. 228|29.
[10]) A. XXV, S. 234|35.
[11]) A. XXV, S. 189 u. 332|33.

1. Kaufmann spricht sich für die Streichung des fraglichen Art. 15, Abs. 2 aus.

2. Meurer will das Legen von Minen in den Meerengen deshalb zulassen, weil er das Minenlegen überhaupt gleicherweise auch auf offener See gestattet wissen möchte, denn

> „les mines sont des moyens de nuire à l'ennemi, auxquels les Etats faibles ne peuvent renoncer facilement, et, selon les circonstances, les mines fournissent en fait à un navire le seul moyen de se protéger; les intérêts des neutres sont suffisamment sauvegardés par les précautions qui doivent être prises pour la sécurité de la navigation pacifique".

3. Beichmann möchte den Gebrauch von Minen in den Meerengen wenigstens nicht vollständig untersagen.

4. Von Bar endlich lässt das Minenlegen in Meerengen ausnahmsweise zu zur Verteidigung z. B. einer sehr wichtigen Stadt oder Festung, vorausgesetzt, dass die neutralen Schiffe dabei mit genügender Sicherheit durchfahren können.

In seinem unter Berücksichtigung dieser eingegangenen Gutachten hergestellten neuen Projekts[1]) liess Fauchille daher im neuen Art. 23, dem Art. 15 des ursprünglichen Projekts, den auf die Meerengen bezüglichen und beanstandeten Abs. 2 fallen.[2]) Er begründete dies ungefähr folgendermassen:[3])

Er halte an der Annahme fest, dass nach allgemeiner Regel verboten werden müsse, in der Durchfahrt von Meerengen, die in ein offenes Meer führen, automatische Kontaktminen zu legen. Denn im entgegengesetzten Fall würden diese Meerengen, weil

[1]) A. XXV, S. 267.
[2]) A. XXV, S. 275.
[3]) A. XXV, S. 333|34.

sie einen Teil des freien Meeres bilden, für die friedliche Schiffahrt geschlossen sein durch die Gefahren, die sie der letzteren bringen würden. Die Bedingung sicheren Geleits durch eine von Minen nicht vollständig geschlossene Durchfahrt, welche Herr von Bar der Legung von Minen in den Meerengen auferlegen wolle, sei tatsächlich hinfällig, da man in Wirklichkeit niemals die genaue Lage der automatischen Kontaktminen wisse, selbst wenn diese Minen verankert seien, weil eben immer ihre Verankerung brechen könne. Damit man in dieser Beziehung einige Sicherheit habe, müsse man zum mindesten die Legung von selbsttätigen verankerten Kontaktminen nur dann erlauben, wenn letztere unschädlich werden, sobald sie sich von ihrer Verankerung losgerissen hätten. Überdies, wenn man, wie er es wünsche, den Gebrauch von selbsttätigen Stossminen in den Meerengen untersage, so trete man doch in Wahrheit in keiner Weise dem Verteidigungsrecht der angrenzenden Kriegführenden zu nahe, denn letztere behielten, trotz dieses Verbotes das Recht, elektrische Minen anzuwenden, die den Vorteil für sich hätten, nicht blindlings, sondern nur unter dem Einfluss des menschlichen Willens zu explodieren. Indessen könne man vielleicht, um noch mehr die Rechte der Kriegführenden zu wahren, den Fall ausnehmen, wo durch Sonderabkommen die Rechtslage bestimmter Meerengen geregelt sei, ebenso den weiteren Fall, bei dem es sich um Meerengen handle, deren beide Ufer einem und demselben Staat angehören.

Was die anderen Meerengen, die freie Meere verbinden, anbetreffe, so könne man vielleicht auch die Legung von selbsttätigen Stossminen nur in denjenigen Teilen verbieten, wo die Freiheit der Durchfahrt unerlässlich sei, wenn man nicht eine Handels-

strasse opfern wolle. Art. 15 (23) Abs. 2 könne mit Rücksicht darauf folgende Fassung erhalten:

„Unbeschadet der Rücksicht auf das Recht der territorialen Souveränität und die vertraglichen Abmachungen, welche die Rechtslage einzelner Meerengen regeln, ist es in gleicher Weise verboten, selbsttätige Stossminen zu legen in der Durchfahrt von Meerengen, welche die einzige oder die hauptsächliche Verbindung zwischen zwei freien Meeren bilden." [1])

Fauchille stellt dann die Frage, ob es denn unter allen Umständen erforderlich sei, diesen Artikel in den Entwurf des Handbuchs des Instituts für internationales Recht einzustellen? Er meint, dass es wohl sicher sei, dass dieses Handbuch unvollständig wäre, beim Fehlen einer auf die Meerengen bezüglichen Bestimmung. Man müsse sich jedoch daran erinnern, dass das Institut auf seiner Madrider Tagung die Frage der Meerengen vorbehalten habe, nicht um die Legung derselben auszuschliessen, sondern um sie zum Gegenstand einer zukünftigen Beratung zu machen. Er glaube, es wäre richtiger, erst eine vielleicht in recht kurzer Zeit kommende eingehende Spezialdiskussion vor dem Institut über diesen Gegenstand abzuwarten. Fauchille schliesst mit den Worten:

„Aber es wäre wünschenswert, dass die Lösung, wenn ihr Tag einmal gekommen sein wird, alsdann auch ihren Platz in dem Entwurf der Seekriegsrechtsordnung einnehmen wird." [2])

Wegen Verhinderung des Referenten kam das Fauchille'sche Projekt eines Seekriegsrechts in Christiania nicht zur Beratung.[3])

[1]) A. XXV, S. 234.

[2]) A. XXV, S. 334 unten.

[3]) Die Beratung und Beschlussfassung über den Fauchille'schen Entwurf erfolgte 1913 in Oxford. Der Bericht (das Annuaire) ist aber zur Zeit noch nicht erschienen.

Eine eigene Behandlung fand unser Problem in dem schriftlichen Bericht, der für die Tagung zu Christiania im Namen der 4. Kommission des Instituts für internationales Recht erstattet wurde, welche mit der Behandlung der Meerengenfrage hinsichtlich der Verwendung von Minen besonders betraut war.[1])

Referent war Ed. Rolin, der ja schon Berichterstatter über die Minenfrage zu Florenz und Paris gewesen war. Ed. Rolin lieferte dem Institut einen eingehenden, aber doch gedrängten Bericht über die ganze Frage der Minen in Meerengen im Institut, beginnend von ihren ersten Anfängen, wie sie zu Gent aufgetreten war.[2]) Das ist uns bereits bekannt, wir brauchen deshalb nicht mehr besonders darauf einzugehen.

Nach diesem geschichtlichen Rückblick tritt Ed. Rolin in seinem Referat in die eigentliche Untersuchung der Frage ein. Seine Stellungnahme ist ungefähr folgende:[3])

Die erste Frage, um die es sich hier handle, sei die Frage, was man überhaupt unter den Meerengen verstehe. Es scheine festzustehen:

> „Dass dies die von der Natur gebildeten Strassen seien, welche zur offenen See führen, oder besser gesagt, welche zwei offene Meere verbinden (Wortlaut im Haag 1907 vorgeschlagen)".

Es sei selbstverständlich, dass die Regelung sich nur auf die natürlichen Meeresstrassen beziehen könne. Die künstlich hergestellten Meeres-Kanäle wie der Suez-, Korinth- oder der Panamakanal seien ausgeschlossen, da sie keine von der Natur gebildeten

[1]) A. XXV, S. 421|432.
[2]) A. XXV, S. 421|428.
[3]) A. XXV, S. 423 unten.

Strassen seien, und somit entweder dem eigenen Landrecht oder dem internationalen Konventionsrecht unterstehen würden. Jede Definition sei freilich hier sehr schwierig, denn es könnte sofort die Frage aufgeworfen werden, wie breit die Strasse sein dürfe, ohne ihren Charakter als Meerenge zu verlieren. Ebenso müsse genau bekannt sein, wo die Meerenge beginne und wo sie aufhöre, wo also die Bestimmungen der Regelung Anwendung zu finden hätten. Die aus Geographiebüchern bekannte Darstellung unter Meerengen habe man einen Meeresarm zu verstehen, der zwei Länder oder Erdteile trenne, sei noch weniger zu gebrauchen, denn dies alles sei relativ, sowohl hinsichtlich der Breite, als auch hinsichtlich der Frage, ob die Strasse nur die Ufergewässer mit dem offenen Meer verbinde.

Wenn man genau definieren wolle, müsse man auch die Breite und die Länge der Meeresstrasse berücksichtigen, welche man den Vorschriften der Regelung unterstellen wolle. Betrachte man nun die Breite der als Meerengen bezeichneten Strassen, so finde man, dass diese sehr verschieden sei und zwischen einem Kilometer des „Kleinen Belt" und den 180 Kilometern der Strasse von Korea, welche Korea von Japan trennt, schwanken würde.[1])

[1]) In Anm. folgt hier eine Tabelle der verschiedenen Breiten der Meerengen in km. A. XXV, S. 425:

Der Sund 5 km.; der Grosse Belt 12 km.; der Kleine Belt 1 km.; Pentland Firth 10 km.; der Nordkanal (zwischen Irland und Schottland) 22 km; der St. Georgskanal (zwischen Irland und England) 80 km; der Ärmelkanal 34 km; die Meerenge von Gibraltar 13 km; die Meerenge von Messina 3 km, die Meerenge von Bonifazio (zwischen Corsica und Sardinien) 12 km; die Dardanellen 2 km; der Bosporus 1 km; die Meerenge von Kertsch 5 km; die Meerenge von Bab-al-Mandeb 22 km; die Meerenge

Ebenso schwer sei es, eine genaue Lage der Meerengen anzugeben, d. h. festzustellen, wo sie beginnen und wo sie enden, damit man wisse, wo die Vorschriften für die Legung von Minen in Anwendung kommen und wo nicht.

Nach diesen Darlegungen, meint Ed. Rolin, müsse man es eben der Praxis und den internationalen Konventionen überlassen, festzustellen, was als Meerenge zu betrachten sei, und dass man sich vor einer allzu genauen Definition des Begriffes Meerenge zu hüten habe. Es werde wohl genügen, anzudeuten, dass die Bestimmungen in Bezug auf die Legung von Seeminen auf die künstlich gebauten Meereskanäle keine Anwendung finden, und dass eine Meerenge zwei offene Meere miteinander verbinden müsse.

Nachdem dies festgelegt sei, müsse — fährt Rolin fort — noch beachtet werden, dass eine Anzahl von Meerengen bereits durch internationale Vereinbarung gewissen Vorschriften unterstellt sei. Dies treffe nicht nur bei den Dardanellen und dem Bosporus zu (Vertrag von London 13. Juli 1841; Vertrag von Paris 30. März 1856 und Vertrag von London vom 13. März 1871), sondern auch bei einigen anderen Meerengen. Diese Übereinkommen müssten selbstverständlich in Gültigkeit bleiben, auch wenn allgemeine Vorschriften über die Minenlegung in Meerengen erlassen werden,

---

von Hormus 60 km, die Meerenge von Palk 50 km; die Meerenge von Malaga 40 km; die Meerenge von Sunda 20 km; die Meerenge von Korea 180 km; die Meerenge von Chimooseki 3 km; die Meerenge von Tsugaru 20 km; die Meerenge von Pérouse 40 km; die Meerenge von Torres 160 km; die Magellanstrasse 10 km; die Monastrasse 120 km; die Windwardstrasse 90 km; der Kanal von Jucatan 210 km, die Meerenge von Florida 120 km; die Meerenge von Capot 120 km; die Meerenge von Belle-Isle (Neufundland) 20 km; die Meerenge von Juan de Fuca 15 km;

und diese neuen Vorschriften den dabei beteiligten Staaten strengere Verpflichtungen auferlegen sollten.

Unter Berücksichtigung obiger Einschränkung stellt dann Ed. Rolin folgende Frage:[1])

„Sollen wir die Meerengen den Küstengewässern gleichstellen, in welchen sowohl das Institut als auch die Friedenskonferenz den Gebrauch von unterseeischen Minen gestattet hat?"

Ed. Rolin antwortet darauf, dass seiner Ansicht nach, eine solche Gleichstellung der Meerengen mit den Küstengewässern unzulässig sei, dass sogar selbst die Teile der Meerengen, die als Küstengewässer betrachtet werden, von den Rechten dieser Küstengewässer ausgeschlossen werden müssten mit Rücksicht auf das allgemeine Interesse.

„Da besteht in der Tat ein ganz allgemeines Interesse, welches den Vorrang behauptet: es ist das allgemeine Handelsinteresse, welches die neutralen Staaten, auch in der Verteidigung ihrer Neutralität ebenso berührt wie die Kriegführenden." [2])

Dieses allgemeine Handelsinteresse — führt Ed. Rolin weiter aus — sei ein Interesse der ganzen menschlichen Gesellschaft und fordere, dass in den Meerengen die friedliche Schiffahrt niemals ernstlich verhindert oder erschwert werde, dass somit weder die Kriegführenden noch die neutralen Staaten, auch nicht die Anrainer der Küste, in diesen Gewässern unterseeische Minen legen dürften.[3])

Bei Aufstellung dieses Grundsatzes verstehe es sich natürlich von selbst, dass man dabei vorübergehende Verletzungen desselben, wie sie durch eine

---

[1]) A. XXV, S. 426.
[2]) A. XXV, S. 426 unten.
[3]) A. XXV, S. 427.

Seeschlacht entstehen könnten, nicht im Auge habe. Nach Bedarf könne man auch Ausnahmen zulassen für jene Meerengen, welche für den Welthandel nicht durchaus notwendig seien. Solche seien z. B. der St. Georgs-Kanal und der Nord-Kanal, welche zwischen zwei Teilen desselben Landes liegen, und die die Schiffahrt schliesslich auch umgehen könnte. Übrigens sei es fraglich, ob diese Meerengen, namentlich der 80 Kilometer breite St. Georgs-Kanal, im wahren Sinn des Wortes Meerengen genannt werden können. Dies sei jedoch eine Frage des Vertragsrechts, für welches das Institut für internationales Recht keine allgemeinen Bestimmungen aufzustellen habe. Ebenso verhalte es sich bezüglich des Rechts der an der Küste wohnenden Nationen, diese Meerengen nach Gutdünken durch Küstenbefestigungen zu schützen.

Zum Schluss seiner Ausführungen empfiehlt E. Rolin dem Institut die Annahme folgenden neuen Artikels, der an die Stelle des zu streichenden Art. 7 treten sollte:[1])

> „Die Legung unterseeischer Minen ist zu allen Zeiten auch in den Küstengewässern der Meerengen verboten, d. h. in jenen Meeresarmen, welche als Durchfahrt von einem freien Meer ins andere dienen."

Zu diesem Referat machte schliesslich noch den Beer Poortugael eingehende Bemerkungen.[2]) Ihr Inhalt ist folgender:

Das allgemeine Interesse erfordere es, dass für die Kauffahrteischiffe die freie Durchfahrt durch die Meerengen gesichert werde. Er stimme der Ansicht des Referenten Ed. Rolin zu, wenn er dem Recht der friedlichen und neutralen Nationen den Vorrang vor

[1]) A. XXV, S. 428 oben.
[2]) A. XXV, S. 429—432.

dem Recht der Kriegführenden einräume. Der allgemeine Vorteil erheische aber durchaus nicht, dass die Vergünstigung der freien Passage auch auf die Kriegsschiffe der Kriegführenden ausgedehnt werde. Es scheine ihm vielmehr durchaus notwendig, zwei vorwiegende und grundlegende Rechte zugleich zu schützen, nämlich:

1. das Recht des allgemeinen Interesses für die Gewährleistung der freien Durchfahrt;

2. das vitale Interesse und souveräne Recht der Selbsterhaltung und Selbstverteidigung, welches jedem Staat zukomme, und welches einen natürlichen Teil des Völkerrechts bilde.[1])

Das Verbot, in seinen Küstengewässern an der Meerenge Minen zu legen, bedeute für einen Staat nichts anderes als eine Beschränkung der Mittel seiner Selbstverteidigung und Selbsterhaltung. Dies wäre ein so schwerer Eingriff in die Grundrechte eines Staates, dass man dies nicht wagen dürfe, ohne dass die anderen Staaten als Ersatz für obigen Eingriff die absolute Sicherheit gewährleisten, dass der Gegner sich dieser unbeschützten Durchfahrt nicht zum Nachteil des betreffenden Staates bedienen werde.

Aus diesem Grunde müssten zu gleicher Zeit mit dem Erlass des Verbotes der Minenlegung, die für den friedlichen Verkehr der Nationen notwendigen Meerengen für neutral erklärt werden, d. h. unnahbar und unbefahrbar für die Kriegsschiffe anderer als derjenigen Nationen, welche an den Meerengen wohnen, und denen sie gehören. Als Garantie für die Erfüllung dieses Zwecks müsse man daher von vornherein aus den Schiffen der neutralen Staaten eine Flotte auf-

[1]) A. XXV, S. 429.

stellen, die diese Neutralität der Meerengen ausreichend schützen könnte.

Die zweite Bemerkung den Beer Poortugaels wendet sich gegen den Vorschlag Ed. Rolins, die Minenlegung unter jeder Form in den Meerengen zu verbieten.[1])

Den Beer Poortugael bemängelt nämlich, dass der Berichterstatter wohl eine Beschränkung des Verbotes der Legung von Minen für gewisse Meerengen, wie den St. Georgs-Kanal und den Nord-Kanal in seinem Referat erwähnt habe, ohne aber diese Forderung in seinem dem Institut zur Beschlussfassung vorgelegten Art. 7 berücksichtigt zu haben. Seiner Ansicht nach, fährt den Beer Poortugael fort, sei die Behauptung Ed. Rolin's, dass es sich bei einer solchen Beschränkung um eine Frage des Tatbestandes handle, wofür keine allgemeine Bestimmung notwendig sei, verfehlt. Hier komme vielmehr ein Prinzip in Betracht und wenn man ein allgemeines Verbot erlassen wolle, so sei es durchaus notwendig, dass es nicht mehr enthalte, als man damit verbieten wolle. Zur Beseitigung dieses Mangels schlage er daher vor, den Art. 7 folgendermassen zu fassen:[2])

> „Die Legung unterseeischer Minen ist zu allen Zeiten verboten in den Küstengewässern der Meerengen, welche eine notwendige Durchfahrt für Handelsschiffe, und der gewöhnliche Seeweg zwischen zwei offenen Meeren sind. Diese Meerengen sind vollständig neutral."

In seiner Begründung dieser vorgeschlagenen Fassung des Art. 7 weist den Beer Poortugael darauf hin, dass die Liste der von Ed. Rolin aufgezählten Meerengen nicht vollständig sei. So hätten ausser

[1]) A. XXV, S. 430.
[2]) A. XXV, S. 431.

den von Ed. Rolin aufgezählten Meerengen die Türkei, Griechenland, Japan und die Niederlande noch eine Anzahl anderer Meerengen.[1])

Nach der Ansicht den Beer Poortugaels müssten die Niederlande, falls sie in einem künftigen Krieg neutral blieben, die Sunda-Strasse für den allgemeinen Schiffsverkehr als notwendigen Verkehrsweg zwischen dem Indischen Ozean und dem Chinesischen Meer für Handelsschiffe offen lassen. Andererseits aber müssten die Niederlande die Möglichkeit haben, die anderen Durchfahrtsstrassen in ihren indischen Besitzungen schliessen zu können, um ihrer Pflicht als neutraler Staat zu genügen. Da es aber unmöglich sei, alle diese Meerengen wegen ihrer Ausdehnung von 500 geographischen Meilen durch Kriegsschiffe zu überwachen, andererseits die Pflicht bestehe, diese Meerengen für die Durchfahrt der kriegführenden Flotten zu schliessen, so müsse es erlaubt sein, in denselben unterseeische Minen zu legen. Ganz dasselbe habe zu gelten für jene Archipele, welche im Besitze anderer Mächte seien.

---

[1]) Den Beer Poortugael zählt hier noch folgende Meerengen, welche die Niederlande zu ihrem indischen Besitz zählen, auf; so: die Meerenge von Lagoendi (zwischen Sumatra und Lagoendi), die Meerenge von Madoera (zwischen Java und Madoura); die Meerenge von Bali (zwischen Java und Bali); die Meerenge von Sapoedi (zwischen Madoera und Sapoedi); die Meerenge von Banka (zwischen Sumatra und Banka); die Meerenge von Caspar (zwischen Banka und Billiton); die Meerenge von Karimata (zwischen Billiton und Borneo); die Meerenge von Makassar (zwischen Borneo und Celebes); die Meerenge von Molukkes (zwischen Celebes und Halmacheira); die Meerenge von Atlas (zwischen Lombok und Soembava); die Meerenge von Soemba (zwischen Soemba und Flores); die Meerenge von Sapi (zwischen Soembawa und Karmodo); die Meerenge von Mangemeni (zwischen Karmodo und Flores).

den Beer Poortugael schliesst mit dem Hinweis, dass die Vorschriften des internationalen Rechts diesen Einwand berücksichtigen müssten.

Damit sind wir am Schluss der Verhandlungen des Instituts für internationales Recht angelangt. Zu einer über die Vorarbeiten für die Tagung zu Christiania hinausgehenden Erörterung oder Beschlussfassung ist es nicht gekommen, vielmehr wurde die Frage der Verwendung von Minen in Meerengen für später vorbehalten.

Schluss.

In der Untersuchung der Meerengen im allgemeinen war es notwendig, alle diejenigen Meerengen auszuschalten, deren Rechtsverhältnisse durch besondere Verträge (Spezial-Verträge) zwischen zwei oder mehreren Staaten geordnet sind. Es unterliegt keinem Zweifel, dass, soweit solche Sonderabkommen Bestimmungen über die Verwendung von Minen enthalten, diese Vertragsmeerengen weder für die wissenschaftliche Spekulation noch für einen etwaigen allgemeinen Meerengenvertrag in Betracht kommen, ganz ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt des Abschlusses. Ihr Ausscheiden ist bedingt durch den Satz: lex posterior generalis non derogat legi priori speciali; ebenso wie der Regelsatz zu diesem Ausnahmefall gilt: jus posterius (also hier eine lex specialis nach Aufkündigung eines solchen allgemeinen Vertrags) derogat priori.[1])

Dieser Grundsatz erleidet keine Ausnahme, es müsste denn sein, dass ein Staat bei späterem Abschluss eines allgemeinen Vertrags (etwa durch die III. Haager Friedenskonferenz) ausdrücklich auf seine aus vorgehenden Meerengen-Spezialverträgen fliessenden Rechte freiwillig verzichten und zugunsten einer allgemeinen Regelung preisgeben würde. Wie wenig wahrscheinlich ein solcher Verzicht ist, zeigte sich deutlich auf der II. Haager Konferenz 1907, wo die

[1]) Vgl. l. 4 de const. pr. 1. 4.

Mächte, die sich auf Spezialverträge berufen konnten, ganz energisch ihre Sonderrechte betonten.[1])

Soviel über die Geltungskraft von Sonderverträgen über Meerengen und deren Sperrung im allgemeinen.

Es ist weiter hier hervorzuheben, dass die Sonderverträge nicht immer eine Bestimmung über die Minenmaterie enthalten. Wie überhaupt aus dem Umstand der Existenz von Sonderverträgen zu erkennen ist, handelt es sich hier naturgemäss meist um enge natürliche Meeresstrassen von internationaler Verkehrsbedeutung.

Das grösste Interesse von den in Betracht kommenden Meerengenregelungen dürften wohl die „besonderen politischen Verträge" beanspruchen, die über die Dardanellen und den Bosporus, oder wie letzterer auch genannt wird, die Strasse von Konstantinopel, geschlossen worden sind.

Als infolge der Störung des Handels durch die Minenlegung in den Dardanellen im Verlauf des italienisch-türkischen Krieges die Frage der Schadensersatzpflicht der Türkei akut wurde, hat Professor Schücking im „Recht"[2]) bei der Untersuchung dieser Schadensersatzfrage die einschlägigen Spezialverträge mitgeteilt. Schücking kommt zu dem Ergebnis, dass die Türkei nicht berechtigt war, eine absolute Sperre der Dardanellen durch Legung von Minen vorzunehmen. Nach seiner Ansicht hätte für neutrale Schiffe jederzeit ein passierbarer Weg, sei es unter türkischem Geleit, sei es ohne ein solches, frei bleiben müssen Da die Türkei für diese Durchfahrtsmöglichkeit nicht gesorgt hätte, hafte sie für den durch ihr Verhalten den Untertanen anderer Staaten zugefügten Schaden.

[1]) S. S. 14—15 der vorl. Arbeit.

[2]) Im „Recht" vom 25. Mai 1912. S. 300—301.

Schücking macht darauf aufmerksam, dass durch den Londoner Meerengen-Vertrag (convention des détroits) vom 13. Juli 1841 nur bestimmt sei, dass jedem nichttürkischen Kriegsschiff die Durchfahrt durch die Dardanellen und den Bosporus untersagt sein solle.[1]) Die vertragsmässige Sonderstellung der Dardanellen lasse also das Recht der Neutralen, jene Meeresstrassen mit ihren Handelsschiffen zu passieren, unberührt.

Nun ist allerdings richtig, dass hier von Minenlegung und den Folgen derselben nicht gesprochen wird, andererseits aber befindet sich die Auffassung, die Türkei sei berechtigt, einem nichttürkischen Kriegsschiff die Durchfahrt der Dardanellen in Friedenszeiten im Notfall selbst mit dem Mittel unterseeischer Minen zu verwehren, m. E. durchaus nicht im Widerspruch mit dem Inhalt des angezogenen Londoner Meerengen-Vertrages. Minen sind eben nicht nur Hindernisse für Handels-, sondern auch für Kriegsschiffe. Die Frage hat immer zwei Seiten. Schücking teilt dann aus Strupps „Urkunden zur Geschichte des Völkerrechts“[2]) mit, dass die Pforte im Frieden von Adrianopel vom 2 September 1829 ausdrücklich versprochen hat:

„Le passage du canal de Constantinople et du détroit des Dardanelles est déclaré libre et ouvert à tous les bâtiments marchands des puissances qui se trouvent en état de paix avec la Sublime-Porte, soit qu'ils en viennent chargés ou sur lest (beladen oder nur mit Ballast) aux mêmes conditions qui sont stipulées pour les navires sous pavillon russe (unter russischer Flagge).“

Aus diesem Versprechen[3]) und der im weiteren

[1]) Vgl. von Liszt, S. 199—201.

[2]) Gotha 1911 Bd. I, S. 179ff (zitiert bei Schücking).

[3]) Art. 7 des Friedens zu Adrianopel von 1829; vgl. v. Liszt, S. 200.

Text jenes Vertrags befindlichen besonderen Zusicherung, dass unter keinem Vorwand die neutralen Schiffe in jenen Meeresteilen jemals sollten angehalten werden (ne jamais arrêter ou retenir), schliesst Schücking, dass eventuell sogar die relative Minensperre gegenüber den auf der Durchfahrt vom Schwarzen Meer zum Mittelmeer oder umgekehrt begriffenen neutralen Schiffen unanwendbar, unter allen Umständen aber die absolute Minensperre dort rechtswidrig sei.

Diese Schlussfolgerung geht m. E. entschieden zu weit. Es fragt sich noch sehr, ob man einen älteren Vertrag, der unter ganz anderen Bedingungen in der verschwundenen Epoche der ungepanzerten, hölzernen Fregatten geschlossen wurde, und offenbar für Friedenszeiten bestimmt war, in der heutigen Zeit vollständig veränderter früher nicht geahnter Bedingungen, in der Ära der gepanzerten Überdreadnoughts und Torpedos, also geradezu furchtbarer Angriffs- und dementsprechend gewaltiger Verteidigungsmittel, eine bedingungslose Herrschaft zugestehen will. Damals kannte man die technisch vollendeten Minen von heute überhaupt noch nicht, weder nach ihrer elektrochemischen Konstruktion, noch nach ihrer Wirkung. Die ungeahnte technische Entwicklung ist hier der vorsichtig tastenden Entwicklung des Völkerrechts rasch und weit vorausgeeilt, und dürfte diese schliesslich noch wesentlich beeinflussen.

Gibt man diese Tatsache zu, dann muss man auch der Türkei das Recht einräumen, im Notfall die Dardanellen trotz der vorhandenen Pakte durch Minen zu schliessen, selbstverständlich unter Einhaltung der Vorschriften des allgemeinen Minenrechts. Inwieweit sie dabei im konkreten Einzelfall gehen kann, ob sie halbe, dreiviertel oder ganze Minensperre anwenden

darf, darüber entscheidet m. E., solange der Krieg dauert, das innerstaatliche Ermessen der eigenen Sicherheit, welches basiert auf dem Grundrecht der Selbsterhaltung. Es kann daher in einem solchen Fall m. E. keinerlei Schadensersatzpflicht von seiten der neutralen Handelsschiffahrt geltend gemacht werden.[1]) Man kann also der Türkei die eigene Entscheidung in dieser Frage und damit das Recht, in Kriegszeiten eine absolute Minensperre anzulegen, nicht bestreiten.

Dieser Auffassung entsprach auch während des italienisch-türkischen Krieges das Verhalten Russlands, da der russische Botschafter in Konstantinopel tatsächlich keinen Protest gegen die Sperrmassregeln eingelegt hat. Vielmehr begnügte sich die russische Intervention mit dem Hinweis auf die schwere Schädigung des russischen Handels und dem dringenden Ersuchen an die Pforte die Durchfahrt sobald als möglich wieder frei zu geben. Es handelte sich also lediglich um ein blosses Memorandum und nicht um einen formellen Protest.

Sobald die Gefahr einer Forcierung der Dardanellen durch die italienische Flotte vorbei war, hob die Türkei die Sperrmassregeln wieder auf und hat damit ihrer Pflicht aus dem Satz der Freiheit des Meeres Genüge geleistet.

Es dürfte daher nicht leicht sein, eine mehr als nur auf dem Papier stehende Haftung des osmanischen Staates wegen der vollständigen Sperre der Dardanellen zu konstruieren, einer Meerenge, deren Integrität ein noli me tangere nicht nur der Türkei, sondern — wegen der darin liegenden allgemeinen

[1]) Vgl. Rocholl, S. 144, Thaler S. 18—19, 21—22 u. 40—42.

europäischen Kriegsgefahr — auch der gesamten europäischen Diplomatie bildet, wie dies der jüngste Balkankrieg mit unzweifelhafter Deutlichkeit gezeigt hat.

Hinsichtlich der Vertragsmeerengen verweise ich noch auf Rocholl[1]), der sich folgendermassen äussert:

> „Mit den Vertrags-Meerengen — man denke an die Dardanellenstrasse, und daran haben wohl auch die Russen bei Aufstellung ihrer Thesen[2]) gedacht — kann sich eine systematische Betrachtung erst dann beschäftigen, wenn nur bestimmte auf diese bezüglichen Rechtssphären von den ihre Verhältnisse regelnden Verträgen getroffen werden sollen; das trifft hier nicht zu. Bestimmungen über das Erlaubte oder Verbotene bei einer absoluten Minensperre sind auch in ihnen zu finden. Diese Bestimmungen der Verträge, die ganz bestimmte, politische Verhältnisse im Auge haben, auf andere Meerengen analog anzuwenden, ihre Anwendung auch nur zu empfehlen, wäre verfehlt. Die Vertrags-Meerengen müssen deshalb aus der Betrachtung ausscheiden."

Aus meiner Darstellung erhellt, dass das Problem über das Legen von Minen in Meerengen noch nicht gelöst ist, doch stellen insbesondere die eingehenden Untersuchungen des Instituts für internationales Recht wertvolle Vorarbeiten dar, die als Grundlage einer künftigen Regelung dieser bedeutungsvollen internationalen Frage angesehen werden müssen.

Sache der Wissenschaft wird es sein, die Meinungen weiter zu überprüfen, die Gegensätze abzugleichen und eine den Interessen aller Nationen Rechnung tragende Lösung vorzubereiten.

---

[1]) Rocholl, S. 133—134.

[2]) III, 407.